J. Publ. E. 179b

Jacobsen

BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS.

Seerecht

des

Friedens und des Krieges

in Bezug

auf die Kauffahrteischifffahrt.

Von

FRIEDERICH JOHANN JACOBSEN,

Obergerichtsadvocaten in Altona.

Altona,

bey dem *Verfasser*, und in Commission bey *J. F. Hammerich.*

1815.

BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS

Vorrede.

Vereinfachung und allgemeine Anwendbarkeit der Gesetze, und weise, kenntnifsvolle Oberleitung ist bei keiner Abtheilung der Staatswirthschaft so wünschenswerth als bei derjenigen, die Seehandel und Schifffahrt betrifft, so wie vertraute Bekanntschaft mit den Gesetzen und Gebräuchen der See für Staatsbeamte, Rechtsgelehrte, Kaufleute und Seefahrer um so nothwendiger wird, je mehr Handelsgeschäfte gewünscht werden oder zunehmen. Es hat indefs wenige Zeitalter gegeben, in welchen diese Wahrheit so verkannt ist, und in welchen dabei über die Kauffahrtei-Schifffahrt in polizei- und kriegsrechtlicher Hinsicht so viele Irrthümer und Vorurtheile geherrscht haben, wie in dem unserigen. Auch in dieser Hinsicht mufs, da wir hoffen an der Schwelle einer beſsern Zukunft zu stehen, manches längst Gesagte in Erinnerung gebracht, manches bis jezt Bestandene für die Zukunft

besser werden. Bisher sind weit mehrere Millionen verschifften Eigenthums durch Unkunde desjenigen, welches auf der See Rechtens war, und durch Fahrlässigkeit, den Nationen verloren gegangen, als durch die Opfer, welche der Krieg nothwendig machte. So gingen z. B. mehrere Tonnen Goldes allein einem einzigen Handlungshause in Hamburg verloren, weil man bei der Elb- und Weser-Blockade sich nicht genau von dem Englischen Blockaderechte unterrichtet hatte, welches aus den früheren Entscheidungen entstanden war. *) *So verlor Amerika durch das Schicksal des Schiffes Essex, Capitain Orme, viele Millionen in den gleich nach diesem Präjudicat angehaltenen* 150 *Schiffen mit Colonialwaaren,* **) *indem Sir W. Grant in der Entscheidung über das Schiff William, Capitain Trefry,* ***) *in dem Appellationsgerichte für Englische Prisensachen es entwickelte, daſs den Amerikanischen Kaufleuten das Urtheil in dieser Sache nach den in früheren Aussprüchen aufgestellten Grundsätzen über die Continuität einer Reise,*

*) *Robinsons Reports*, 5. — 78.

**) *A Letter from the Minister plenipotentiary of the united States to Lord Mulgrave, communicated to the Congreſs by the President and published by their Order.* Pag. 14. Not.

***) *Robinsons Reports*, 5. — 399.

nicht hätte unerwartet seyn dürfen. Die Handels-Geschichte aller Länder bietet gleiche Beispiele der Achtlosigkeit auf dasjenige, welches die Umstände nothwendig machen, dar. Diese Blätter enthalten einen Versuch, gegen Unfälle obiger Art schützen zu helfen; enthalten eine allgemeine Uebersicht davon, wie sich das Seerecht dem Verfasser dargeboten, um diejenigen, die ihn zu Rathe gezogen, gegen Schäden und Verlüste warnen zu können. Was ausübende Rechtsgelehrte unter den Italienern, Franzosen, Engländern, Holländern, Dänen und Deutschen für unsere Zeiten Anwendbares über den Gegenstand dieses Werkes geäufsert, was unveraltert darüber in den Seegesetzen enthalten ist, was sich aus zahlreichen gerichtlichen Entscheidungen, (die Herren Marriott, Robinson, Abbott, Edward, Dobson, Lawes und Park haben deren allein über 1000 nachgewiesen,) was sich aus einer vieljährigen Correspondenz mit Männern, die das Seerecht zum Studium ihres Lebens gemacht, und aus den Erfahrungen einer 16jährigen Praxis in Seesachen, Nützliches, Wissens- und Wünschenswerthes über denselben ergab, das schien dem Verfasser einen Abtrag auf diejenige Schuld gewähren zu können, mit welcher ein jeder dem Lande, worin er geboren, und den Menschen überhaupt verpflichtet ist. Er suchte einen solchen Abtrag durch vorliegende Arbeit

in dem Sinne zu leisten, in welchem der Seefahrer, der eine lange Reise gemacht, Wahrzeichen gegen Untiefen und Klippen an unbekannten Gestaden zurückläſst. Wenn er auch nur Einzelnen durch seine Arbeit nützen sollte, selbst wenn er auch nur dadurch Veranlassung gegeben haben mögte, den Gegenstand und seine reichhaltigen Materialien zum Behuf richtiger Ansichten mehr zu würdigen: so würde er sich schon belohnt fühlen. Wie viel gröſser sind die Gegenstände der Rechtsstreitigkeiten in See- als in Landprocessen! In der einzigen Sache des Schiffes Rendsburg wurden z. B. bona fide errichtete Dänische Contracte über 1,700,000 *Pfund Sterling Eigenthum* *) *für völkerrechtswidrig, und das Eigenthum für confiscable erachtet. Wann ist in irgend einem Landproceſs über so viel Eigenthum entschieden? Das Object der Processe, welche bei Ausarbeitung dieses Werkes nachgesehen wurden, kann weit über* 100 *Millionen Thaler angenommen werden, und es scheint im höchsten Grade wichtig, am Ende eines Krieges, der das Englische Prisenrecht dem Ansehen nach für eine lange Zeit ausgebildet hat, nach den Grundsätzen zu forschen, denen gemäſs über so groſse Capitalien gerichtlich gesprochen ward. Wie gering*

*) *Robinsons Reports*, 4. — 133.

ist bisher unsere Literatur über die Gegenstände des Seeprocesses in Vergleich der Werke über den Land-Procefs! Vorliegendes ist z. B. der erste Versuch, etwas Vollständiges über die Schiffspapiere zu liefern, von dem das Glück und die Ruhe so vieler Familien abhängt, da die Schiffspapiere bisher in keiner Sprache von Sachkennern mit Rücksicht auf das Kriegsseerecht beurtheilt sind. Die Schwierigkeit, unter allen diesen Umständen einen reichhaltigen Stoff neu zu ordnen, ist bei den Zerstreuungen des Geschäftslebens und bei der Correspondance-Unterbrechung, den Kriegen, und den Unruhen, welche in unserer Zeit Nord-Deutschland heimsuchten, und unter welchen dieses Werk entstand und auf Kosten des Verfassers der Presse übergeben wurde, eine Aufforderung an die strenge Critik zur schonenden Beurtheilung. Nicht für die Schule, sondern für das Leben, zu Rath und zur Belehrung bei den Verflechtungen der Schifffahrts-Verhältnisse, ist dieses Werk von dem Verfasser als ein Grufs und als ein Aufruf an die bessere Zukunft zunächst bestimmt. Er hat beinahe von Allem, was über die Theorie des Seerechtes geschrieben ist, und was, in so fern es nicht von Bynkershoeck und anderen practischen Juristen, deren Werke in Seehandel treibenden Ländern gelesen wurden, herrührte, auf dem Ocean und in den Seegerichten unbefolgt blieb, nur

dasjenige in der Uebersicht zusammen zu stellen gesucht, welches die Praxis mächtiger Völker zur Belehrung und Warnung darbot. Wenn er am Ende seines Werkes sich mehr an die Worte des berühmten Rechtsgelehrten gehalten, dessen Entscheidungen in Seesachen einzig sind, und welche, wie die Aussprüche und Gutachten Römischer Rechtsgelehrten im Civil-Rechte, sicher auf Jahrhunderte einen Theil des künftigen Seerechtes ausmachen werden, als im Anfange: so geschah dies, weil die Continental-Jurisprudenz über die dort behandelten Zweige des Seerechtes arm an folgenreichen Beispielen ist. So wie sich das Civil-Seerecht der Engländer durch die Entscheidungen von Lord Mansfield ausbildete, wird dieses in Hinsicht ihres Kriegs-Seerechtes durch diejenigen von Sir W. Scott geschehen, auf den die Engländer die Worte aus der Lobrede des Ersteren anwenden, „dass er „in seinen gerichtlichen Aussprüchen die Grundsätze „des Völkerrechtes erkläre und erläutere, bis seine „Zuhörer sich in Bewunderung über die Stärke und „Ausdehnung des menschlichen Geistes verlören.“ Dieses Lob zu würdigen, lese man in Edwards Reports, oder in Voss Zeiten, seine Entscheidung über das Schiff Snipe. „Der Ruf seiner Aus„sprüche,“ schrieb der jetzige Königs-Advocat in der Englischen Admiralität, unterm 24sten July 1814,

dem Verfasser, „ist sicher jezt nur erst in seiner „Kindheit: aber in dem Verhältnisse, in welchem „andere Nationen, sey es in unsern oder in den künf„tigen Zeiten der Erde, in Lagen gerathen werden, „die sich zu ihrer Anwendung eignen, werden seine „Grundsätze in der Achtung der Menschen sich immer „weiter und weiter ausbreiten." Wer in einem von Krieg bedrängten Lande gelebt hat, wird ihn verstehen.

Oft haben Wünsche den Verfasser über die Grenzen desjenigen geführt, was er als geschehen, als festgesetzt lehren wollte. Glücklich würde er seyn, wenn seine Bemerkungen jetzt oder künftig, an dieser oder jener Küste, — denn die See und ihre Häfen sind die Heimath der Toleranz und des Cosmopolitismus, — dazu beitragen würden, mehr Obhut für Privateigenthum bei einem ausbrechenden Kriege, (des Verfassers Winke darüber befinden sich unten Seite 44,) mehr Vorsicht gegen das Neutralisiren und dessen schädliche Folgen während fremder Kriege zu bewirken, — 49, — gröſsere Fürsorge für Menschen-Leben und Wohlergehen bei Ausrüstung von Schiffen, — 105, — 169, — 807, — mehr Kenntnisse bei den Schiffsführern zu veranlassen, — 108, — den Seefahrern den Sparpfenning ihrer Mühseligkeiten und Gefahren erhalten und aufbewahren, — 212, — den

Betrügereien durch Connoissements-Veräußerungen bei Bankerotten vorbeugen, — 234, — die Schiffspapiere vereinfachen zu helfen, — 430, — jedem Seemanne einen furchtlosen Rechtsbeistand vor Gericht zu verschaffen, — 541, — richtige Grundsätze über Seeanhaltungen, welche die Rechte des Krieges — die so gut vorhanden sind wie diejenigen der Neutralen — nothwendig machen, allgemeiner zu verbreiten, — 547, — die Grenzen des neutralen Seegebietes schärfer zu bezeichnen, — 580, — sichere Gewißheit darüber zur Kenntniß der Seefahrer zu bringen, daß weder in Assecuranz- noch in irgend einer anderen Hinsicht eine Deviation, um Beistand in Seenoth zu leisten, für eine illegale Deviation zu halten sey, — 792, — auf den wichtigen Unterschied zwischen bloßen Lichtungs- und zwischen Bergungs-Fällen aufmerksam zu machen, — 793, — das Richter-Amt in Seesachen einzig in die Hände von Seerechtsgelehrten und Seeleuten zu bringen, — 797, — Entscheidungsgründe in die richterlichen Aussprüche über Schifffahrtssachen verflechten zu helfen, — 798. — Glücklich würde er sich fühlen, wenn er dazu beitragen könnte, die Wahrheit herrschend zu machen, daß in Hinsicht von Schifffahrt und Handlung alle civilisirte Nationen wie unter einem Dache leben, und gegenseitiger Nutzen, genaue Kenntnisse, liberale und einfache Behandlung zur

allgemeinen Pflicht mache, und daſs man deshalb in die Oberleitung der Schifffahrts- und Handlungs-Gesetzgebung und Verwaltung, Kaufleute, die als durchaus rechtliche Männer anerkannt sind, und die sich von Geschäften zurückgezogen haben, überall rufen müſste.

Der Verfasser protestirt dabei, falls seine Arbeit, nach dem gütigen Urtheil mehrerer Regierungsbehörden, z. B. in der Königsberger Verordnung vom 25sten July 1806 und nach den Aeuſserungen der Göttinger und anderer gelehrten Zeitschriften über seine früheren seerechtlichen Schriften, einiges Interesse erregen mögte, feierlich dagegen, daſs irgend eine Anführung in diesem Werke, welche nicht dem Wesen der Sache entspricht, und welche als gültig in cautelarischer Hinsicht angeführt wurde, als seine Meinung in Processen nachgewiesen werde. Seiner Ansicht nach ist das Kriegs- und Civil-Seerecht, in so fern es nicht durch statutarische Gesetze, die mit möglichster Sachkenntniſs und, so viel Localitäten es zulassen, allgemeiner Anwendbarkeit abgefaſst und von Zeit zu Zeit einer Revision unterworfen seyn sollten, bestimmt wurde, wie in England, ein jus non scriptum. Es ergiebt sich durch sachverständige Männer bei vorkommenden Fällen aus dem Wesen der Sache, nach Vernunft,

Recht und Erfahrung, und so wie bei dem Wechsel-Rechte, bilden die fremden Gesetze einen Commentar desselben. Lord Mansfeld äufserte sich darüber sehr passend mit nachfolgenden Worten Ciceros:

„Non fuit alia lex Romae, alia Athenis, alia nunc, alia posthac, sed et apud omnes gentes et omni tempore una eademque lex obtinebit.“ *)

Gegen die Aussprüche der gesunden Vernunft hat das Seerecht keine Grenzen als in der traurigen Nothwendigkeit der Reciprocität, dem gebieterischen Gesetze freier Völker gegen einander, und es kann nicht angelegentlich genug wiederholt werden, dafs es für das Heil und die Wohlfahrt der Völker in Zeit und Folgezeit unendlich wichtig sey, dafs diejenigen, welche in Seesachen Gesetze geben oder richten, kenntnifsvolle, liberale, redliche Männer seyn müssen. Das unten **) *angeführte Beispiel von Spanien und Portugal zeigt, dafs in dieser Hinsicht die Väter noch den Söhnen und Enkeln schaden können. Uebrigens ist*

*) *Es war kein anderes Gesetz in Rom, kein anderes in Athen, kein anderes jetzt, kein anderes vormals, sondern bei allen Völkern und in allen Zeiten wird ein und dasselbe Gesetz herrschen.*

**) *Pag. 836.*

es von keinem Gesetzbuche richtiger bemerkt, daſs es nicht gegeben werden könne, sondern entstehen müsse, als wie von dem Seerechte. Nur Schade, daſs die kaufmännischen und sachkenntniſsvollen Sammler des Consulats in ganzen Jahrhunderten keine Nachfolger hatten, und daſs in vielen Ländern noch statutarische Gesetze gelten, die zum Theil auf die Kindheit der Schifffahrt Bezug haben. Mögen andere so vollständige Gesetze entstehen, wie das Consulat es zu seiner Zeit war, wie die Gesetzgebung Ludwigs XIV. es zum Theil noch ist, und möge ein Zustand der Cultur in allen Ländern eintreten, der für die Zukunft das Capitel der Retorsionen ganz aus dem Seerechte verbannet.

Altona, den 4ten November 1814.

Inhalts-Anzeige.

Erster Abschnitt.

Ueber den Ursprung und das Eigenthum der Schiffe und über die Eigenthums-Documentirung.

Erstes Capitel.

Von der Erbauung der Schiffe und den desfallsigen Contracten und Papieren.

Die Kauffahrteischiffe im eigentlichsten Sinne, Pag. 2. Verbot der jetzt aufgehobenen Römischen und anderen Gesetze, für Fremde Schiffe zu bauen, 3. Der Schiffsbau-Contract, Mählbrief genannt, 3, bestimmt 1stens, die Gröſse des Schiffes, gesetzliche Strafe, falls diese nicht geliefert wird, 4; der Schiffsbauer kann sich keinen andern substituiren, 4, noch der Bauherr in der Regel von ihm abgehen, 5; Strafe des Consulats über schlechte Arbeiten, 5; Entscheidungen über Bau-Contracte sollten immer durch Kunstverständige und Schiedsrichter bestimmt werden, 6; 2tens, die Zeit der Lieferung, strenge Strafe des Consulats, 6; Bielfertigkeit, 6; 3tens, die Zeit und Art der Bezahlung, 7; Remedur für die Schiffsbauer, sich bezahlt zu machen, 8 u. 9. Französ. Gesetzgebung, 9.

Einige Bestimmungen des Consulats über den Gegenstand, 10. Was zu thun, wenn der Schiffsbauer sich verrechnet, 11. Zweite Art der Mählbriefe, in welchen bloss das Salarium des Schiffsbauers festgesetzt wird, 11. Mitrheder dürfen nach dem Hanseatischen Gesetz nicht liefern, 12. Wer trägt die Gefahr von dem Schiffe auf den Werften? 12. Bodmereibrief, 12. Verschiedenheit von demjenigen Bodmereibrief, auf welchen Geld zur Wiederherstellung des Schiffes angeliehen wird, 13 u. 14. Bielbrief, 15. Rücksicht auf die Datirung desselben, 16. Dänisches Bielbriefs-Certificat, 17. Wichtigkeit des Bielbriefes, 18. Bielbrief von neu verzimmerten Schiffen, 18. Wirkungen desselben, 19. Bestimmungen des Römischen Gesetzes, 19. Verkaufbarkeit der Schiffe, 20. Einheimische und fremde Schiffe, 21.

Zweites Capitel.

Von der wahren oder simulirten Eigenthums-Erwerbung und deren Documentirung, hauptsächlich in Hinsicht der Alleinrhederei.

Documentirung des Eigenthums durch Kaufbriefe, 23. Inhalt derselben, rechtliche Erörterungen und Cautelen, 23 — 27. Schiffe, dem unbeweglichen Eigenthum zugezählt, 28. Oeffentliche und Privat-Kaufbriefe, 29. Rechtliche Erörterungen in Hinsicht derselben, 30, 31. Französische Unfreiheit solcher Schiffe, die während eines Krieges einen feindlichen Eigenthümer gehabt haben, 32. Englische Grundsätze über den Ankauf solcher Schiffe, die in neutralen Ländern von Kriegführenden condemnirt sind, 32. Hauptpräjudicat darüber, 32. Bemerkungen von Sir W. Grant über diese Materie, 33. Ankauf von Schiffen, die im feindlichen Handel verbleiben, 34. Rechtliche Erörterung über die Grenzen der Evictionsleistung, 35. Ueber die gerichtliche Production der Kaufbriefe, 36. Schenkungs- und andere Eigenthums-Urkunden, 37. Condemnations-Acten, 38. Beschreibung, wie im Handel das

wirkliche Eigenthum documentirt wird, 38. Vertauschung der Flagge, Schein-Uebertragung, 39, 40. Englische Assecuranz-Grundsätze in Hinsicht derselben, 40; in Hinsicht von Ladungs-Eigenthum, 40; von Schiffen, 41, 42. Zustand der Schiffs-Documentirung während der Existenz der Decrete von Berlin und Mayland, 43. Freibriefe (Licenzen), 43. Sicherung der Kauffahrtei-Schifffahrt bei einem ausbrechenden Kriege, 44, 45. Französische Gesetze, 45. Englische Grundsätze darüber in gerichtlichen Entscheidungen, 46, 47; neue Grundsätze darüber gegen Ende des Krieges um Malta, 741. Neutralisiren, 48. Mittel dagegen, 49. Constatirung des beim Ausbruche eines Krieges angehaltenen Eigenthums für Entschädigung beim künftigen Friedensschlusse, 50.

Drittes Capitel.

Von der Zusammenrhederei uud deren Documentirung.

Ursprung der Zusammenrhederei, Pag. 51. Wer kann zusammenrheden? 52. Arten der Acquirirung der Schiffsparten, 52. Bestimmungen des Consulats, wenn das zu erbauende Schiff verändert wird, 52. Grenzen der Mitrhederei, 52. Rhederbrief und Bestimmungen desselben, 53 u. 54. Rheder-Attest, 55. Wie über die Unternehmungen des Schiffes zu entscheiden ist, 55. Schwedische, Französische, Dänische, Hamburgische, Preussische, Russische Bestimmungen, 56 — 58. Verfügung, wenn der Capitain Mitrheder ist, 58. Französischer Procefs zwischen der Minorität und der Majorität, 59. Schwedische Verfügung wegen Unterschleife, 60. Englische Grundsätze wegen der Zusammenrhederei, in Hinsicht der Beschäftigung, und über viele Fälle, die bei der Zusammenrhederei eintreten, 60 — 64. Ueber die Verantwortlichkeit der Rheder, 64. Merkwürdige Entscheidungen, 65 u. 66.

Viertes Capitel.

Von den zu dem Schiffe gehörigen Papieren, ohne Rücksicht auf eine vorhabende Reise.

Eintheilung der Schiffspapiere, Pag. 68. Allgemeine Bemerkungen, 69. Biel- und Reconstructions-Briefe, 70. Meſsbriefe, 71. Kaufbriefe, 71. Rhederbrief, 72. Namensveränderungs-Documente, 72. Befreiungs-Documente, 72. Restitutions-Acte, 72. Condemnations-Acte, 73. Englisches Register, 74. Art der Erlangung desselben, 74. Regeln in Hinsicht desselben, 75 — 97. Irländisches, Amerikanisches, Französisches Register, 80. Wie kann ein Englisches Register erneuert werden? 81. Gerichtliche Entscheidungen in Hinsicht desselben, 82 — 84. Vorschlag des Verfassers zur allgemeinen Einführung der Registrirung, 84 — 86.

Fünftes Capitel.

Papiere für die Reise des Schiffes.

Dänisches Lateinisches Certificat zur Reise für das Schiff, Pag. 88. Bemerkung wegen der nichtobrigkeitlichen Certificate, 88. Lateinischer Paſs des Schiffes, 89. Expedition desselben, 90. Ueber die Angabe des Bestimmungshafens, 90. Hübners Beschreibung des Passes, 91. Dänische Dauer desselben, 92. Französische Congés, 92. Limitation in Hinsicht ihrer Dauer, 93. Englischer Paſs, 94. Act of freedom, 94. Preuſsischer Paſs, 94. Condemnation Preuſsischer Schiffe, weil sie keine Pässe hatten, 95. Schwedische Freibriefe, 95. Französische Kriegsgesetze wegen Pässe, 96. Gerichtliche Entscheidung darüber, 97. Aufenthalts-Certificate, 98. Algierische Pässe nach Dänischen und Englischen Bestimmungen, 99. Assecuranzrechtliche Grundsätze über die Schiffspapiere, 100. Certificat über die Bewaffnung, 100. Französisches Urtheil darüber, 101. Zollclarirungs-Schein, 101. Englische

Aeufserungen darüber, 101. Journal, 102, 103. Inventarium über die Geräthschaften, 104; über die Papiere, 104. Correspondentenliste, 104. Schiffsbuch, 104. Englische Grundsätze über Schiffspapiere, 104. Certificat der Seetüchtigkeit, 105. Gebührentaxe, 106.

Zweiter Abschnitt.

Von den Personen, welche bei der Führung des Schiffes angestellt sind, und von den darauf Bezug habenden Contracten und Papieren.

Erstes Capitel.

Von dem Capitain.

Allgemeine Bemerkungen über die Bildung der Capitaine, Pag. 108. Lehrjahre derselben, 109. Attestate über Rechnungs-Ablegung, 110. Nationalität des Capitains, 110, 111. Examen vor seiner Anstellung in Schweden, 112. Englische Aeufserungen über die Lehre vom Domicil, 112, 113. Vorschlag in Hinsicht desselben, 113. Dänische Einrichtung, 113. Mittel, der Ausforschung der Nationalität zu entgehen, Flagcapitaine, 114. Oft fahren die Capitaine, vorzüglich Holländische, auf fremde Namen, 115. Vorschlag gegen diesen Unfug, 115. Contract zwischen Rheder und Schiffer, 116. Caplaken, 116. Andere Emolumente der Capitaine, 116. Verantwortlichkeit, 117. Erste Sorge eines Capitains, der ein Schiff antritt, für die Seetüchtigkeit desselben, 117. Verzeichnifs des Inventariums, 118. Der Capitain hat die Rechnungen wegen der Lieferung an das Schiff zu unterschreiben, 118. In wie fern ein zum Absegeln fertiges Schiff angehalten

werden kann, 119. Wahl der Leute, 120. Anfang des Journals, 120. Bemerkung über dasselbe, 120 u. 121. Sorge für die Ladung, nachdem Güter eingenommen sind, 121. Specification über die Ladung, 121. Der Capitain muſs nicht auſser dem Schiffe schlafen, 122. Pflicht, beim Laden auf Marken und Numern genau zu sehen, 123; keine ramponirte Güter zuzulassen, 123. Das Recepisse, 124. Connoissement, 125. Aufs Stauen und darauf zu sehen, daſs das Schiff nicht überladen werde, 125. Bemerkungen in Hinsicht der Connoissemente, 126. Keine Contrebande einzuladen, 127. Bemerkungen über die Contrebande, 128. Englische Principien darüber, 129. Der Capitain muſs beim Laden gut auf seine Leute passen, 130; die besprochenen Güter alle einnehmen, 130; sodann mit dem ersten guten Winde abgehen, 130; wegen Nichtlieferung protestiren, 131; seine Papiere in Ordnung bringen, 131, und im Fall fremder Kriege sich von den fremden Prisengesetzen genau unterrichten, 132, 133; mit einem Lootsen ausgehen, 134. Verantwortlichkeit desselben im Nichtgelebungsfall, 134. Pflicht des Capitains, während der Reise für die Erhaltung der Ladung zu sorgen, 135, durch Lüftung des Korns, 135, durch Vertilgung des Ungeziefers, 136. Er darf sich den kriegführenden Kreuzern nicht widersetzen, 136; keine Deviation machen, 137. Was zu thun, wenn er in See Nachricht von einem Kriege erhält, 138 — 140. Er muſs, als Neutraler, nicht Schutz unter feindlicher Convoy suchen, 140. Pflicht, falls er selbst zu den Kriegführenden gehört, 141 — 145. Er muſs seinem Rheder, so oft möglich, Nachricht geben, 145. Verhaltungsregel, falls er aufgebracht wird, 146 — 150; ferner beim Einlaufen, 150; bei anderen Anhaltungen als durch Aufbringung, 151; in Quarantaine-Hinsicht, 151; bei Scheiterungen, 152; in Hinsicht des Ballastes, 152; in Hinsicht des Voranketgehens und der Boyen, 153;

in Hinsicht von Einschwärzungen, 154; falls Güter beschädigt sind, 155; falls die Annahme verweigert wird, 156; Rechnungsablegung, 157; Fracht wegen beschädigter Güter, 158; Vorsicht in Hinsicht der Ablieferung, 159. Entlassung und Quitirung des Capitains, 160; Fall darüber, 161.

Zweites Capitel.

Von den aufser dem Capitain am Borde eines Schiffes befindlichen Personen.

Eintheilung der Leute am Borde aufser dem Capitain, Pag. 163. Nationalität der Oberofficiere, 163; der Mannschaft, 164. Ihre Seetüchtigkeit, 164. Der Steuermann und seine Pflichten, 165 — 167. Bootsmann, 167. Schiffsschreiber, 168. Chirurg, 168. Vorschlag in Hinsicht der Medicinalpolicei auf Schiffen, 169. Lootsen, 170. Rechte und Vorschläge in Hinsicht derselben, vorzüglich in Hinsicht des extraordinairen Lootsgeldes, 171, 172. Supercargo, 173. Passagiere, 174 — 177. Wie es in Hinsicht des Nachlasses am Borde Verstorbener, 178, in Hinsicht von Schiffs-Testamenten gehalten wird, 179. Ueber die Zeugenfähigkeit der Passagiere, 179. Rechte in Hinsicht ihrer Effecten, 180. Vier verschiedene Arten des Engagements der Seeleute, 181. Inhalt des Altonaer, 182, Russischen, Englischen Häuer-Contractes, 183. Englische Form desselben, 184. Inhalt des Amerikanischen Häuer-Contractes, 185 — 187. Gründe, wodurch Leute vom Engagement frei werden, 188. Strafen für Unfähigkeit, 189. Pflichten und Rechte der Mannschaft in Hinsicht der Führung, 190. Entschädigung in Hinsicht einer unterbrochenen Reise, 192, 193. Englische Entscheidung in Hinsicht der Gage während des Russischen Embargos, 194; in Betreff einer Verlängerung, 195, Verkürzung der Reise, 196. In Betreff ihrer Arbeit beim

Bergen, 197. Krankheiten, 198, 199. Sterbefälle, 200. Gefangennehmung, 201. Nothwendigkeit, bessere Anstalten wie bisher in Hinsicht der Ranzionirung an der Küste von Afrika zu treffen, 202. Entlassungsgründe, 203. Englische Entscheidung darüber, 204—206. Verhaftung des Schiffes in Hinsicht der Forderung von Schiffsleuten, 207. Schwedische Vereidung der Matrosen, 208. Englische Grundsätze über Gagebezahlung, 209, 210. Gesetzliche Belohnungs-Zusicherungen für Tapferkeit im Gefecht, 211. Vortreffliches Verfahren für Abmachung von Gagesachen in Altona, 211, 212. Vorschlag, den Seefahrern Anleitung zu geben, ihren Sparpfenning aufzuheben, 213. Verpflichtung in Spanien, von der mit in See genommenen Mannschaft Rechnung abzulegen, 214.

Drittes Capitel.

Reisepapiere in Rücksicht der Mannschaft.

Häuer-Contract, Pag. 215. Musterrolle, 216. Französische Vorschriften in Hinsicht derselben, 217. Nothwendigkeit der Erneuerung der Rolle für jede Reise, 218, sie der Form nach untadelhaft zu führen, 219. Wie Abänderungen darin zu treffen sind, 220, 221. Beamte müssen ihre Amtsqualität dabei bemerken, 222. Es ist räthlich, die Passagiere darauf zu bemerken, 223. Bürgerbrief des Capitains, 224. Pässe der Passagiere, 225. Gesundheitspässe, 226.

Dritter Abschnitt.

Von den Contracten bei dem Gebrauch der Schiffe und von den Ladungspapieren.

Erstes Capitel.

Von der Stückgüterfahrt.

Avertissements über Stückgut, Pag. 229. Capitaine können in England, ohne Consens ihrer anwesenden

Rheder, Stückgut gültig annehmen, 229. Einige Englische Entscheidungen über diese Puncte, 229 — 231. Procedur in den Nordischen Häfen, 232. Empfangschein über die Waaren, 233. Connoissement, 233. Ursprung desselben, 234. Beschreibung desselben, 234. Mifsbrauch mit demselben, 235. Abänderung in dieser Hinsicht, 236. Emérigons Meinung, 236. Altonaer und andere richterliche Entscheidungen über die Frage, welches Connoissement den Vorzug habe, 237 — 239. Entgegengesetzte Entscheidung, 240 — 242. Schlüters Theorie über das Connoissement, 244. Uebereinstimmende Entscheidungen, 245 — 247. Rentzels Theorie, 247; von ihm allegirte Fälle, 248; von Emérigon allegirte Fälle, 249. Englische Entscheidungen über das Connoissement, 251 - 262. Vorschriften über das Connoissement in der Französischen Gesetzgebung, 262, 263, in der Russischen und Spanischen, 264. Inhalt des Connoissements nach der Französischen Gesetzgebung, 265. Clausel: „Inhalt unbekannt," 266. Vorsicht in Hinsicht der Benennung des Eigenthümers in Rücksicht von Kriegszeiten, 266. Englische Entscheidungen, 267 — 272. Fortsetzung von dem Inhalte, 272. Vorsicht in Hinsicht der Benennung der Ladungsörter, 272; der Löschung, 273; des Geld-Courses in Betreff der Frachten, 274; Marken und Numern der Waaren, 274. Der Capitain mufs, dem Prisenrechte zu Folge, auch das Connoissement unterschrieben haben, welches von den 3 oder 4 Exemplaren am Borde ist, 275. Ueber die Quitirung des Connoissements, 276. Englische Deutung der höheren Gewalt, 275. Clausel: „frei von Leckage," 276. Der Kaufmann hat dem Schiffer das Connoissement zur Unterschrift zu präsentiren, 277. Was zu thun, wenn das Schiff ohne Connoissement versegelt, 277. Nachlässigkeit in Hinsicht eigener Waaren, 277. Befrachtung à la quillette, 278; à forfait, 278. Regel wegen der Waaren, ohne Erlaubnifs des Capitains

verladen, 279. Was Rechtens, wenn der Schiffer Güter liegen läſst, 280. Andere gesetzliche Verfügungen in Hinsicht der Stückgüterfahrt, 281 — 283. Vorsicht in Hinsicht der Verabfolgung von Gütern bei Havariefällen, 283; ohne Connoissement, 284. Fall darüber, 285. Ueber Liegegelder bei Stückgüter-Ladungen, 287. Proceſs darüber, 288. Unterschied des Fracht- und des gewöhnlichen Mieth-Contractes, 289. Löschung, 290. Englische Grundsätze über die Verantwortlichkeit in Hinsicht von Stückgütern, 291 — 293.

Zweites Capitel.

Ueber die Befrachtung der Schiffe durch Certepartien und im Allgemeinen.

Definition der Certepartie, Pag. 295. Ursprung des Namens, 295. Inhalt derselben nach der Französischen Legislation, 295 — 297; nach dem allgemeinen Seerechte, 298. Eintheilung der Reisen, 298. Nützliche Clausel wegen Fautfracht, 299; wegen Captur- und Recaptur-Fälle, 300. Die Clausel, keine andere Güter, bei Verlust der dafür zu machenden Fracht, mitzunehmen, 300. Gerichtliche Entscheidungen darüber, 301. Bestimmung der Anzahl der Mannschaft in Italienis. Certepartien, 302. Bestimmung des Ortes des Ladens und Löschens, 302. Ausdrücke wegen der Ladung, 302. Bei Korn die Fracht nach der eingenommenen Last zu bestimmen, 303. Italienische Bestimmung bei Befrachtung auf Zeit, 303. Wer hat den Vorzug, wenn der Capitain an zwei verfrachtet? 304. Was ist zu thun, wenn dem Capitain der gröſste Theil der Ladung genommen wird? 304 u. 734. Wozu darf der Befrachter das Schiff gebrauchen? 305. Pothiers Eintheilung der Pflichten des Ver- und Befrachters, 305 — 308. Schadensersatzfälle nach Roccus mit einigen Beispielen, 308 — 312. Englische Jurispru-

denz in Hinsicht der Vertheidigung der Schiffe, 313. Einige Vorschriften des Consulats, 314, 315. Gewöhnlich ist Reciprocität die Basis der Befrachtungs-Contracte, 316. Ausnahmen, 316, 317. Bestimmungen des Consulats in Fällen von Verhinderungen, 319. Preufsische Bestimmungen, 320. Spanische Bestimmungen, 322. Bestimmungen des Consulats in Hinsicht der Löschung, 323. Andere Bestimmungen des Consulats, 324. 325. Spanische Bestimmungen, 326, 327. Englische Cautelen in Hinsicht der Unterzeichnung der Certepartie, 328. Allgemeine, 329. Arten der Befrachtung, 330. Sublocation, 330. Streit über die Gröfse des Schiffes, 331. Ausnahme, dafs die Ladung nicht für die Fracht haftet, 332. Ueber die Datirung der Certepartie, 334. Ueberliegetage, 335. Liegegeld bei Convoyfällen, 335. Andere Vorfälle über Liegegeld, 337. Eine Entscheidung des Oberhauses des Parlaments darüber, 341. Clauseln in den Certepartien der Ostindischen Compagnie, 342. Deutung derselben, 343. Ueber die Auslegungen der Certepartien im Allgemeinen, 346. Ueber Versegelungsgelder, 347. Entscheidungen über Liegegelder, 348 — 357.

Drittes Capitel.

Ueber Frachtbezahlung.

Verschiedene Arten der Frachtbestimmung, Pag. 359. Wie es mit der Fracht zu halten, wenn zerbrechliche Waaren verladen sind, 359. Nur im Bestimmungshafen wird in der Regel Fracht bezahlt, 360. Ausnahme bei Aufbringungen, 361 — 363. Fracht für lebendige Güter, 363. Fracht en rouge, 363. Andere Bestimmungen, 364. Monatsweise Befrachtung, 365. Der Capitain mufs, um das Pfandrecht für die Fracht zu behalten, zu löschende und aufzulegende Güter in England in seinem Namen einclariren, 365. Kann der Empfänger wegen der Fracht

an den Consignenten verweisen? 365. Englische Entscheidung hierüber und andere Fälle der Art, 366. Der Captor bezahlt die ganze Fracht, ausgenommen für Contrebande, beim Handel von feindlichen Küsten und Colonien mit verbotenen Häfen, 367. Der Captor erhält in der Regel keine Fracht, 369 u. 733, noch Havarie-grosse-Vergütung, 734. Prisengerichtliche Aeuſserungen in Hinsicht ungewöhnlicher Frachten, 370. Wenn die Waaren verdorben sind, 371. Englische Bestimmungen, 372. Ueber Bezahlung der Fracht für einen Theil, 373. Fracht für den Theil des zurückgelegten Weges, 374. Vorsicht in Hinsicht verderblicher Waaren, 374. Maleynes Gutachten in einem Frachtfall, 375. Entscheidung des Englischen Oberhauses in Frachtsachen, 378, 379. Lord Mansfields Aeuſserungen über Frachtgegenstände, 382, 383. Zuerkennung der Admiralität von Fracht pro rata itineris, 384. Entgegengesetzte Entscheidung der Englischen Rechtsgerichte, 385 u. 737. Die Admiralität, als ein Billigkeitsgericht, fährt fort, Fracht pro rata itineris zu erkennen, 739. Räthliche Clausel in der Certepartie, 387. Wird ein Schiff genommen, ehe es versegelt, und wiedergenommen und die Ladung ausgeliefert, so wird keine Fracht schuldig, 388. Fracht bei durchstehenden Reisen, 389. Lord Mansfields Aeuſserungen bei Zweifeln über die Absicht der Partheien, 391. Lord Kenyons Aeuſserungen über monatliche Fracht bei einem Capturfalle, 394. Was ist zu thun, wenn Schiffe oder Güter unfrei werden? 395. wenn Handelsverbote eintreten? 396. das Schiff sonst keine Ladung bekömmt? 397. Fautfrachtfälle, 397. Altonaer Entscheidungen, 398 – 405. Zu der Fautfracht gehört Avarie ordinaire und Caplaken, als Accessorium, 405. Fracht bei Embargofällen, 405. Altonaer Entscheidung, welche Fracht zu bezahlen, wenn ein Schiff, höherer Gewalt halber, ehe es in See gekommen, zurückkehrt, 408. Bei Frachtvergütungen sind die

Handelsusancen zu berücksichtigen, 409. Privilegium und Eincassirung der Fracht, 410.

Viertes Capitel.

Ueber die Schiffspapiere, die Ladung betreffend, und über die Schiffspapiere im Allgemeinen.

Connoissement, Pag. 413. Vorsicht in Hinsicht desselben, 414. Certificate, 414, in der Form der Englischen Affidavits bei den further proofs, 415. Ladungs-Certificat, 416. Manifest, 417. Factur, 417. Certepartie, 419. Vorschlag, sie durch Verificirung des Connoissements abzuschaffen, 416. Französische, Englische Grundsätze über die Papiere, 419. Zollklarirungen, 420. Aeufserungen über die Bestimmungsangabe, 421. Instruction der Cargadeure, 422. Verkaufsrechnung der Ausladung bei Colonialreisen, 423. Licenzen, 423. Eine Menge Englischer Entscheidungen über das Auslegen derselben, 423 — 430; Nachtrag zu denselben, 718 — 731. Vorschlag des Verfassers in Hinsicht der Vereinfachung der Papiere, 430. Production der Schiffspapiere, 431. Welches sind Pieces de bord? nach Französischen gerichtlichen Ansichten, 431; nach Spanischen, 431; nach Dänischen Gesetzen, 432; nach Englischen Entscheidungen, 432. Ueber die Erlaubnifs der Englischen Captoren, ferneren Beweis zu bringen, 433 — 438. Papiere, welche die Tractaten des Heimathlandes fordern, müssen am Borde seyn, 438. Ueber die Zerstörung der Papiere. 438. Englische Aeufserungen darüber, 438. Französische und Spanische Grundsätze darüber, 439. Englische Assecuranz-Grundsätze darüber, 440. Die Schiffspapiere sind relativ wichtig, 441. Ueber den Widerspruch zwischen Schiffspapieren und der Aussage der Schiffsmannschaft, 441. Englischer Probierstein in Hinsicht der Aechtheit der Papiere, 443. Französische Aeufserungen, 444. Doppelte

Papiere, 445. Ueber die Gefährlichkeit, fremdes Eigenthum durch Papiere zu decken, in Hinsicht reellen Eigenthums in demselben Schiffe, 446. Einmal falsche Papiere gehabt zu haben, wirkt nicht auf andere Fälle, 447. In Kriegszeiten werden Flagge und Paſs für conclusive Beweise angesehen, einen feindlichen Character dem Schiffe aufzuprägen, 449. Ausnahme in Hinsicht des feindlich documentirten Ladungseigenthums, 450.

Vierter Abschnitt.

Ueber die Schiffsunfälle und über die dabei vorkommenden Verbindlichkeiten und Papiere.

Erstes Capitel.

Von dem Zusammenstoſsen der Schiffe.

Zweckmäſsigkeit, beim allgemeinen Friedensschlusse gleiche Grundsätze für Ersatz für Schäden durch An- und Uebersegelung für alle Länder aufzustellen, Pag. 454. Verschiedenheit des nordischen Rechtes von dem Rechte der andern Europäer, 455. Holländische Grundsätze über die Schadensleistung, 455. Holländische gerichtliche Entscheidungen, 457. Danziger Entscheidungen, 458. An- und Uebersegelung bei Tage in See, nach Dänischen, Preuſsischen, Schwedischen und Russischen Gesetzen, 459. Russische Grundsätze, die Schuld auszumitteln, 460. Dänische Verfügungen, wenn ein Schiff vor Anker liegt und ein anderes ansegeln kömmt, und der Schaden entsteht, 463. Preuſsische, Schwedische und Russische desfallsige Dispositionen, 464. Dänische Verfügung, wenn der Schade durch ein lostreibendes Schiff entsteht, 465 Schwedische und Russische Verfügung, 465. Dänische, Schwedische, Russische, Preuſsische Bestimmungen wegen anderer Arten der Beschädigung durch An- und Uebersegeln, 466 - 471.

Französisches Recht, 471. Grundsätze Französischer Rechtsgelehrten, 472. Französische Rechtsfälle, 474. Grundsätze des Römischen Rechtes, 476. Italienische Entscheidungen, 477. Grundsätze des Consulats, 478; der Ordenanza de Bilbao, 479. Englische Grundsätze, 479.

Zweites Capitel.

Ueber andere Unfälle durch die Elemente und über die dabei vorkommenden rechtlichen Verhältnisse und Papiere.

Eintheilung der Havarien, Pag. 482. Seewurf, 482. Havarie grosse, 484. Nothhafen, 485. Absichtliches Stranden, 487. Anhaltung und Embargo in Havarie-Rücksicht, 490. Feuer, 491. Hat der Rheder von dem Capitain aufgenommene Havariegelder, die den Werth von Schiff und Fracht übersteigen, zu bezahlen? In England bejahend entschieden, 492. Für Schiffsausbesserung privilegirte Forderungen, Englisches Recht, 496. Bodmerei für Wiederherstellung, 499, kann auf Schiff, Fracht und Ladung gehen, 499. Auch auf Fracht einer folgenden Reise; Englische Entscheidung darüber, 740. Umständliche gerichtliche Erörterung der Befugniſs der Capitaine, Theile der Ladung zu verkaufen oder zu verpfänden, 505. In Nothfällen kann der Schiffer ohne Vollmacht das Schiff verkaufen, 515. Englische Entscheidungen darüber, 516. Schiffe können pfandweise durch ein pactum antichreticum in England verliehen werden, 519. Seeprotest, 519. Oeffentlicher Verkauf von havarirten Sachen, 520.

Drittes Capitel.

Ueber die rechtlichen Verhältnisse und Papiere bei Anhaltungen.

Embargo, Pag. 529. Captur, 531. Sir Leoline Jenkins über den Privatseekrieg, 532. Gründe für und wider denselben, 533. Die Wahl der Seerichter, unendlich

wichtig für ein Land, 537, so wie die Publicität der Entscheidungsgründe ihrer Urtheile, 538. Nothwendigkeit des rechtlichen Beistandes bei Aufbringungen und in anderen Seesachen, 540. Nothwendigkeit der Anstellung von erfahrnen Seeleuten in der Oberleitung der See- und Handelssachen, 544. Vereinfachung der Behörden, von welchen Seesachen definitive zu schlichten sind, 545. Der Grundsatz des Consulats, den England befolgt, daſs feindliches Gut zu nehmen sey wo es auf der See entdeckt wird, ist dem Grundsatze, „frei Schiff, frei Gut,“ vorzuziehen, der in der Praxis ohne Ungerechtigkeit gegen den Kriegführenden selbst oder gegen den Neutralen nicht gehandhabt werden kann, 547. Liberale, in einzelnen Entscheidungen aufgestellte Grundsätze, von denen zu wünschen wäre, daſs sie überall befolgt würden, 548. Englische Grundsätze über die Zulassung des ferneren Beweises, 556. Tadel der Papenburger Papiere, 561. Französisches Verfahren, 564. Verantwortlichkeit der Captoren, 565. Widersetzlichkeit, 577. Sind neutrale Capitaine pflichtig, für den Prisenmeister zu steuern? 741. Widersetzlichkeit macht auch die Ladung condemnable, 743. Neutrales Seegebiet, 580. Handel mit dem Feinde ist nur staatsrechtlich unter specieller Auctorisation des Staates zulässig, nach der Deduction des Englischen See-Richters Sir W. Scott, 592 — 598. Rechte des einen Kriegsgenossen in Hinsicht des verbotenen Handels seiner Alliirten, 600. Hansestädte als beständig neutral erachtet, 601. Ankauf von Kriegsschiffen der Feinde, 602. Grundsätze, angewandt auf den Schiffshandel, 603. Beschränkung des Portugiesischen Privilegii, „frei Schiff, frei Gut,“ 604. Ueber Verkauf von Eigenthum bei einem bevorstehenden und während eines Krieges in Transitu, 605. Ankauf von feindlichen Compagnien, 608. Verkauf an feindliche Regierungen unter der Bedingung, daſs das Eigenthum bei der Ankunft dem Feinde gehören solle, 610

Eigenthum, welches als feindlich verschifft ist, wird nicht neutral, wenn das Land, von wo es verschifft wurde, vor der Captur Freunden zuständig wird, 611. Kauf von Waaren in Transitu ist erlaubt, wenn solcher nicht während eines Krieges und ohne Rücksicht auf einen ausbrechenden Krieg geschieht, 613. Der Feind darf verschifftes Eigenthum nicht von einem Neutralen auf einen andern übertragen, 616; die unausgeführte Absicht schadet aber nicht, 617. Ueber den Nationalcharakter der Consuln, die in einem fremden Lande Handlung treiben, 619. Niemand der im Englischen Gebiete wohnt, darf ohne specielle Erlaubniſs der Brittischen Regierung mit dem Feinde handeln, selbst Armenier nicht, die des Handels wegen sich temporair im Brittischen Ostindien aufhalten, 619. Zeit ist ein wesentlicher Punct, einen Nationalcharakter zu bestimmen, 620. Der Charakter, der mit der Wohnhaftigkeit entsteht, hört mit der Wohnhaftigkeit auf, 622. Die Engländer legen einem feindlichen Unterthan, der in einem neutralen Lande Bürger geworden, einen feindlichen National-Charakter in Hinsicht des Handels, den er mit seinem Geburtslande treibt, bei, 624. Ein Neutraler, der in einem Englischen oder in einem feindlichen Handlungshause interessirt ist, verliert dasjenige von seinem Eigenthum, welches im verbotenen Handel angehalten wird, 625; verliert die Producte seiner feindlichen Plantagen, 626. Hält ein Neutraler, der in einem feindlichen Lande geboren ist, sich in einem feindlichen Lande auf, um dort Verschiffungen zu machen, so sind solche sehr gefährlich, 626. Das Jus postliminii, welches den Engländern zusteht, kömmt nicht den eroberten oder neuacquirirten Engländern zu, 627. Nationalcharakter von Louisiana, während es von Spanien an Frankreich cedirt, aber von Frankreich noch nicht in Besitz genommen war, 628. Discussionen über das Jus postliminii, veranlaſst durch den Amiener Tractat, 629. National-Charakter insurgirter Colonien, 631. Beschäftigung im feind-

lichen Fischfang macht feindlich, selbst wenn das Heimathsland des Schiffes keine Häfen hat, 634. Diese Regel ist auf Beschäftigungen in andern Handelszweigen nicht so strenge, z. B. nicht anf die Schweitz u. s. w., angewandt, 635. Handel von einem Hafen des Feindes nach einem anderen desselben ist verboten, 636; selbst für die privilegirten Marokkaner, 636. Ununterbrochenheit (Continuität) der Reise, bei der Küstenfahrt, so schädlich wie bei Colonial-Reisen, 637. Worin die Continuität besteht, 639; was sie bricht, 640. Handel von einem feindlichen Hafen nach einem anderen Hafen eines andern Feindes nicht verboten, 641. Grundsätze, auf den neutralen Handel nach feindlichen Colonien anwendbar, der in der Regel nur von dem Heimathslande des neutralen Schiffes und von feindlichen Colonien nach demselben erlaubt ist, 641. Eine Hamburger Ladung durfte indeſs in einem Altonaer Schiffe, als Ausnahme der Regel, zurückkommen, 642. Bestimmungen über die Continuität einer Reise, 642. Anwendung der Colonialhandels-Regeln auf Senegal- und Ostindische Fälle, 644. Aeuſserungen über Eisen, als contrebanden Artikel, 646. Nur diejenigen Schiffe, deren Rheder bei dem Contrebande-Handel implicirt sind, werden jetzt mit der Contrebande in England condemnirt, 647. Ausnahme, 647. Für Contrebande wird keine Fracht bezahlt, 647. Ausnahme, 647. Was zu Folge Tractaten Contrebande ist, wird condemnirt, wenn die Artikel auch nach der allgemeinen Regel frei sind, 648. Erlaubte contrebande Artikel dürfen in der Regel nur auf einheimischen Schiffen verführt werden, 648. Aeuſserung über den Petersburger Tractat von 1801, 649. Hanf, 650. Bauholz, 651. Retouren werden confiscirt, die für ausgegangene contrebande Artikel bei Colonialreisen eingekauft sind, 651. Fast alle Bedürfnisse, die nach Kriegsschiffs-Häfen gehen, sind confiscable, 651. Wein, 651. Pöckelfleisch, 651. Butter, 651. Stockfisch, 652. Lachs, 652. Heeringe, 652. Reis, 652. Unschlitt, der nach

Amsterdam ging, freierkannt, 652. Segeltuch, bei jeder Bestimmung confiscable, 652. Contrebande Artikel, die frei sind, müssen mit Certificaten versehen seyn, daſs sie aus dem Lande stammen, welches sie verführt, 652. Die Bestimmung nach Häfen für Kriegs- und Handelsschiffe ist weniger schädlich wie nach Kriegsschiffshäfen, 652. Artikel die zu Kriegs- und Friedenszwecken geeignet seyn können, sind dem ausgesetzt, Behuf der Untersuchung eingebracht zu werden, 653. Beispiele davon, 653. Auslegung des Dänischen Tractats über Bauholz, 654. Häfen, die neben einem Kriegsschiffshafen liegen, sind gefährlich mit Artikeln zu befahren, die nach Kriegsschiffs-Häfen contrebande sind, 654. Die Versendung von Sciffszwieback und Brod nach Cadix wurde für eine Uebertretung der Erlaubniſs angesehen, Spanien während einer Hungersnoth mit Korn versehen zu dürfen, 655. Französische Aeuſserung über Schiffsbauholz, 655. Nach Französischen Gesetzen muſs die Contrebande ¾ der Ladung ausmachen, um das Schiff confiscable zu machen, 656. Englische Grundsätze über das Vorkaufsrecht, 657. Stipulation des Schwedischen Tractats darüber, 658. Nicht alle Kosten werden ersetzt, z. B. Prämie für eigene Assecuranz nicht, 659. Aeuſserungen über eine Certepartie, die gegen den Schwedischen Tractat von einem Schweden in Bordeaux errichtet wurde, 660. Nothwendigkeit, daſs eine Sammlung der bestehenden Tractaten des Heimathlandes am Borde jedes Schiffes seyn müſste, 660. Auslegung des Schwedischen Tractats in Hinsicht von Kupferplatten, 661. Russische Masten am Borde Schwedischer Schiffe condemnirt, 661. Unter dem Ausdruck, Schiffsvorrath, darf nur eine unbedeutende Quantität Contrebande am Borde seyn, 663. Schiffe, die zum Kriege geeignet sind, dürfen nicht zum Verkauf nach dem Feinde versegeln, 664. Convention zwischen Schweden und England, unschuldige Artikel dem Feinde zuführen zu dürfen, 665. Englische Auslegung derselben, 667. Feindliche

Passagiere, Contrebande, 668; vorzüglich Officiere, 669. Feindliche Depeschen, Contrebande, 670. Ausnahmen, 671. Bei einer neutralen Bestimmung ist Anlaufen in feindlichen Erfrischungshäfen mit Contrebande am Borde präjudicirlich, 673. Sklaven, in der Regel Contrebande, 675. Ausnahmen, 676. Die Intention, Sklaven einnehmen zu wollen, macht ein Schiff schon confiscable, 676. Der Inhalt der Certepartie, keine Einrede gegen den Bruch einer de facto Statt findenden bekannten Blockade, 677. Blockade per notificationem, 680. Zeit, wann sie Confiscations-Folgen hat, 681. Unwissenheit, keine Ausrede, 682. Nur die durch den Feind geschehene Vertreibung der blockirenden Macht hebt die legalen Folgen der Blockade, 683. Ueber die Fortdauer gilt keine Erkundigung auf der Höhe der Blockade, 684. Ausnahme, 684. Die Blockade der neutralen Flüsse Elbe und Weser, gleich strenge gehandhabt wie andere Blockaden, 687. Die Schuld ist zurechbar von dem Augenblick der Versegelung, 687. Ausnahme, 687. Die irrige Nachricht, die ein Englischer Officier in See über das Gesetz giebt, schützt nicht gegen die Folgen des Gesetzes, 688. Verletzen die Englischen Officiere, die das Gesetz unmittelbar handhaben sollen, es selbst, dann hört es auf zu wirken, 689. Schuld haftet bis zum Ende der Reise, 690. Intention des Bruches abolirt durch die Aufhebung der Blockade, 691. Blockadebruch imputirbar auf einer zweiten Reise, 692; nicht auf ferneren, 693. Von Feinden dürfen keine Schiffe in einem blockirten Hafen gekauft werden, wohl von Neutralen, 694. Keinen Lootsen auf den blockirten Hafen zu suchen, 695. Die an Holland gränzende Schelde nicht unter Blockade bei der Blockade Hollands, 696. Neutrale müssen fördersamst aus blockirten Häfen absegeln, 697; nur in Ballast oder mit Gütern, die vor der Blockade eingenommen sind, 697. Ausnahme, 698, 699. Allgemeine Aeusserungen über das

Auslaufen aus blockirten Häfen, 700. Vorgeschützte Nothursachen zum Einlaufen, 701. Wer in See eine Blockade erfährt, muſs seinen Cours ändern, 702. Waaren, die bei der Bekanntwerdung der Blockade erwiesenermaaſsen schon an der Seite des Schiffes sind, mögen eingenommen werden, 703. Die vorgeschützte Relaxation einer Blockade ist strenge zu erweisen, 704. In der Regel hat die Ladung das Schicksal des Schiffes bei Blockade-Fällen, 705. Ausnahme, 705. Keine Güter dürfen aus blockirten Häfen über die Watten und längs der Küste nach freien Häfen transportirt werden, ohne bei ihrer Verschiffung für confiscable gehalten zu werden, 706. Elb- und Weser-Fälle darüber, 707. In Hinsicht von Gütern, die längs der Küste von Livorno nach Civitavecchia gegangen waren, 709. Erlaubniſs der eigenen Regierung, nach einem blockirten Hafen zu gehen, schützt nicht gegen eine Englische Blockade, 710. Aussage der genommenen Matrosen über die Bestimmung nach einem blockirten Hafen, wird derjenigen des Capitains vorgezogen, 710. Bestimmungshafen, dem Löschungshafen gleich, 711. Depeschen seiner eigenen Regierung geben dem Neutralen keine Erlaubniſs, damit nach dem blockirten feindlichen Hafen zu gehen, wenn das Schiff kein Cartelschiff ist, 711. Gerichtliche Entscheidungen rücksichtlich der Zurücknahme der Berliner und Mayländer Decrete bei Amerikanischen Blockade-Verletzungen, 713. Auslegung von Capitulationen in Hinsicht von Eigenthum auf dem Wasser, in Hinsicht der Capitulation von Genua im Jahre 1800, 714. Property afloat, 715. Auslegung der Capitulation von Walcheren in Hinsicht von Kriegsschiffen, die keinen Kaperbrief mehr hatten, und für Privateigenthum erachtet wurden, 715; in Hinsicht der Convention von Cintra, rücksichtlich des Dänischen Eigenthums, 717. Nachträge. Ablauf der Licenz präjudicirt nicht, wenn die Parthei nicht in mala fide ist,

und durch höhere Gewalt verhindert wurde, sie zu gebrauchen, selbst wenn zur Zeit des Gebrauchs Licenzen der Art nicht mehr ertheilt werden, 719. Dem Captor wurde es aberkannt, von dem bona fide Reclamanten den Beweis des nicht früheren Gebrauchs einer abgelaufenen Licenz zu verlangen, 720. Schiffe, die nach feindlichen Häfen in Ballast gehen dürfen, können keine Güter dahin nehmen, 721. Passagiere und halbe Ladung, einer ganzen Ladung gleich geachtet, 721. Eine Licenz schützte nur auf einer bona fide Reise nach einem Hafen, woselbst man eine Ladung für England einnehmen wollte, 722. Eine neue Licenz muſs in der Regel schon vorhanden seyn, wenn in Berufung auf dieselbe eine alte gebraucht wird, 722. Ausnahmen in Hinsicht des Russischen Handels, 722, der Rückkunft aus feindlichen Häfen, 723. Lautet die Licenz auf England, so entschuldiget auch Havarie das Anlaufen mit der Ladung in anderen Häfen nicht, 724. Die Licenz schützte nicht in einem Falle, in welchem es erhellte, daſs man keine Ladung hatte ausnehmen, sondern das Schiff in einem feindlichen Hafen verkaufen wollen, 724. Wenn der Ausdruck: „von wem es auch erhellen mag, daſs er Eigenthümer sey," nicht in der Licenz steht, so ist feindliches Eigenthum durch die Licenz nicht geschützt, 724. Heiſst das Schiff in der Licenz neutral, so bleibt die Frage: neutral oder nicht neutral, disputable zwischen Captoren und Reclamanten, 725. Da die Französische Flagge von der Führung der Licenz ausgeschlossen war, so ward Französisches Eigenthum condemnirt, 725, aber nicht Embdener, als neu Französisches, 725. Es präjudicirte nicht, daſs eine Ladung, worauf die Licenz lautete, in zwei Schiffen, statt in einem verladen war, 726. Die Licenz muſs nur zu dem angegebenen Zwecke gebraucht werden, 726. Anlaufen in einem wissentlich verbotenen Hafen ist präjudicirlich, 726. Erlaubtes Anlaufen muſs nicht zum Laden

benutzt werden, 727. Wenn mit Licenzen versehene Schiffe angewiesen sind, Convoy zu suchen, so werden sie im Unterlassungsfall condemnirt, 728. Ausnahmen, 728. Eine Licenz, nach England gehen zu dürfen, schliefst Helgoland nicht ein, 729. Eine Licenz berechtigt nicht, nach einem blockirten Hafen mit einer Ladung zu versegeln, wenn dies nicht ausdrücklich bemerkt ist, 730. Die Einrede des Zwanges ist inadmissible für den Mifsbrauch einer Licenz, verbotene Waaren zu verführen, 730. In der Regel schützen Licenzen von Unterbefehlshabern nicht, 731. Ausnahmen, 731. Nur Privat-Eigenthum eines neutralen Souverains ist den Kriegsrechten nicht unterworfen, 732. Entscheidung in Hinsicht von Eigenthum des Königs von Preufsen, 732. Gegenstände für gelehrte Anstalten werden aber ohne Eigenthums-Untersuchung freigegeben, 733. Fracht wurde den Captoren für solche freigegebene Ladungstheile aberkannt, welche der Reclamant in London verkaufen durfte, 733. Den Captoren wurde ihr Begehren aberkannt, dafs ein freigegebenes Schiff zu früheren Havarien der Ladung contribuiren möge, 734. Ein Schiff wurde, selbst ungeachtet des Anerbietens zu Liegetage-Vergütung abseiten des Abladers, befugt erkannt, auf die freizugebende Ladung nicht warten zu dürfen, 735. Fracht wegen Deviation nicht aberkannt, 735. Ein Schiffer darf, ohne mit seinem Ablader zu communiciren, aus Furcht vor einem Embargo während des Ladens nicht versegeln, 736. Eine andere harte Entscheidung, die Fracht pro rata itineris aberkannte, 737. Entgegengesetzte Principien der Englischen Admiralität, rücksichtlich der nach den Berliner und Mayländer Decreten eintretenden Fälle, 739. Halbe Fracht ward einem Schiffe zuerkannt, welches die Ladung von Campeche bis nach dem Tajus gebracht hatte, und hierauf genommen und wiedergenommen ward, 739. Bergelohn wird von Fracht und Retourfracht berechnet, 740.

Der Belauf einer späteren, nicht verbodmeten Fracht wird einem Bodmerei-Gläubiger zuerkannt, 740. Der Ankauf Französischer Schiffe ist seit 1807 von England den Neutralen im Kriege untersagt, 741. Ausnahme in Hinsicht von Prisen der Franzosen, 741. Widerstandsfälle: auch zur wiederholten Ausübung des Durchsuchungsrechts sind die Engländer durch ihre Gerichte berechtiget erklärt, 743.

Viertes Capitel.

Von der Hülfsleistung in Seenoth.

Erste Abtheilung.

Civilbergung.

Geschichte des Strandrechts, Pag. 746. Verfügungen des Consulats bei See-Unfällen, 749. Schiedsrichterliche Ermäſsigung aus Noth gemachter Bergungs-Contracte, 751. Französisches Strandrecht, 752; Venezianisches, 757; Oldenburgisches, 757; Hamburgische, 758, Abmachung durch Kunstverständige, 758. Preuſsisches Strandrecht, 759. Schwedisches Strandrecht, 759. Schwedische Täucher-Compagnie, 760. Schwedischer Strandfall, 762. Dänisches, 763, Schleswig-Holsteinisches, 766, Portugiesisches, 768, Englisches Strandrecht, 769. Verfahren in Dover und den andern der Cinque Ports, 771; in der Admiralität, 772. Irländische Strandgesetze, 773. Englische Definition von Wrack, 773; Seewrack, 773; Derelict, 774. Entscheidungen von Sir W. Scott über Derelicts- und Bergungsfälle, deren Anwendung allgemein zu empfehlen ist, 775. Passagiere können in der Regel keinen Berglohn fordern, 781. Irländischer Strandfall, 783. Theorie des Verfassers über die verschiedenen Classen des Beistandes in Seenoth bei Civilbergung, 784. Beistand an Kriegsschiffe, 787. Deviation, Kreuzer der Kriegführenden zu meiden, 788. Ueber Deviation, um in Seenoth Beistand zu leisten, 789. Vorschläge des Verfassers, diese Deviation zu legalisiren, 791. Unterschied zwischen Lich-

tungs- und Bergungshülfe, 793. Vorsichtsmaaſsregeln für Capitaine bei Strandfällen, 795. Vorschlag des Verfassers, sie zweckmäſsiger wie bisher erledigen zu lassen, 797. Vorschlag, sich in Tractaten darüber zu vereinbaren, 804. Die Anstalten, Seenothfällen vorzubeugen, zu vervollkommnen, 806.

Zweite Abtheilung.

Ranzionirung und Militairbergung.

Arten der Ranzionirung, Pag. 809. Englische Principien, 810. Militairischer Bergloḧn für Wiedernahme wird nicht vor feindlichem Besitz oder Nehmung von ihm, in der Regel ertheilt, 811. Das Englische Vindicationsrecht von genommenen Schiffen wird nicht rücksichtlich fremder Schiffe in der Englischen Admiralität gehandhabt, 812. Ausnahme, 813. Hrn. v. Martens Theorie, 814. Englische Fälle von doppelter Wiedernahme, 814. Bestimmungen des Consulats, 816. St. Eustach-Fälle, 818. Jetziges Französisches Recht bei Wiedernahme Französischer, 819, neutraler, 821, alliirter Schiffe, 823. Englisches Recht, 824; eine Menge Englischer Entscheidungen, 824—837, vorzüglich in Hinsicht wiedergenommenen neutralen Eigenthums, 837—840. Amerikanisches, 841, Portugiesisches, 842, Spanisches Recht, 842. Wann kann man nach Englischen Assecuranz-Grundsätzen bei Recapturen abandoniren? 843. Schwedisches, 843, Dänisches Recht bei Wiedernahmen, 844. Urtheil von Bynkershoeck über die aufzustellende Regel, 845. Vorschlag des Verfassers, Pag. 846.

Einleitung.

Uebersicht
der
jetzt geltenden Seerechte.

Was die ältere Literatur derselben betrifft, so ist solche mit vielem Fleiſse von dem Lübeckischen Rechtsgelehrten Lange in folgender Abhandlung zusammengestellt:

Brevis Introductio in notitiam legum nauticarum et scriptorum juris reique maritimae. Lubecae 1713. 8.

Zur Kenntniſs der jetzt geltenden Seegesetze hat Hr. Azuni sehr viel Nützliches geliefert, in seiner Abhandlung:

Origine et progrès du droit et de la legislation maritime avec des observations sur le Consulat de la mer. Paris 1810. 8.

Da er aber die Nordischen Seerechte wenig bekannt macht: so haben wir eine Skizze, die wir früher für die Jenaische Literatur-Zeitung entwarfen, als Einleitung zu dem nachstehenden Werke für zweckmäſsig gehalten.

Es ist zu bedauren, daſs es keine vollständige Sammlung der Seegesetze giebt, die für Rechtsgelehrte und Seegerichte von groſsem Nutzen seyn könnte, und in welcher dem Grundtexte

eine Uebersetzung in Englischer Sprache, als derjenigen, die von Tage zu Tage mehr auf der See allgemein wird, zur Seite seyn müfste. Die vorzüglichsten Sammlungen sind bis jetzt:

A general Treatise of the Dominion of the Sea and a compleat Body of Sealaws. London 1705. 4.

Es enthält das Rhodische, Oleronsche, Wisbysche, Hanseatische und Ludwigs XIV. Seerecht und viele Formulare von See-Contracten.

Biblioteca di Gius nautico, contenente le Leggi delle piu culti Nazioni, ed i migliori Trattati moderni sopra le Materie marittime illustrati con note interessanti, il tutto tradotto in Lingua italiana. In Firenze 1785. 2 Theile, in 4.

Sie ist von den Rechtsgelehrten Rau und Risani und von dem Dr. Sella. Sie enthält die Seegesetze des Römischen Gesetzbuches, die Rolle von Oleron, das Wisbysche, das Hanseatische Seerecht, die Assecuranz-Ordnung der Börse von Antwerpen, Philipps II. Niederländische Verordnung über Seesachen, einen Artikelbrief der Generalstaaten, und Auszüge aus den alten Venezianischen Gesetzen; in dem 2ten Theile die Barcelonischen Gesetze, die Assecuranz-Gesetze von Florenz und die Ordonnanz der Marine von Ludwig XIV.

Joh. Andr. Engelbrecht Corpus juris nautici, oder Sammlung aller Seerechte der bekanntesten handelnden Nationen alter und neuer Zeiten, nebst den Assecuranz-, Havarei- und andern zu den Seerechten gehörenden Ordnungen. Lübeck 1790. 2 Theile, in 4.

Es enthält aufser den obigen Seerechten, die der Städte Hamburg, Lübeck und Bremen, das alte Rigaische Seerecht, das jetzt nicht mehr geltende Dänische Seerecht Friederich des 3ten, und das Consulat der See.

Die nachstehende Uebersicht derjenigen Gesetze, die jetzt zur See vorzüglich in Betrachtung kommen, wird beweisen, wie wenig die bisherigen Sammlungen hinreichen, sie kennen zu lernen.

Die Seegesetze aus dem Römischen Gesetzbuche.

Sie werden als subsidiarisches Recht allenthalben beachtet, woselbst Römisches Recht eingeführt ist, in so fern ihre Aussprüche nicht auf Einrichtungen beruhen, die von unserer Schifffahrtsverfassung verschieden sind. Am besten sind sie commentirt von dem Holländischen Rechtsgelehrten Vinnius:

In Tit. Dig. et Cod. ad rem nauticam pertinentes commentarii. Lugduni Batavorum 1647.

Das Consulat der See.

Man streitet sich, ob es in Italien oder in Spanien gesammlet sey. Gedruckt ward es zuerst in Spanien. Die Gesetze sind, was die Seegesetze immer seyn sollten, Regeln der höchsten Billigkeit und Abstractionen der Erfahrung über dasjenige, welches bei der obwaltenden Beschaffenheit der Schifffahrt am zweckmäſsigsten war; sie sind vollständiger wie irgend andere, und haben nicht bloſs in vielen Italienischen Häfen, namentlich in Sardinien, Gesetzeskraft, sondern auch in Barcelona, und werden in England und in andern Seeländern beachtet. Die bekanntesten Ausgaben sind:

Il Consolato del Mare colla Spiegazione di Giuseppe Maria Casaregi. In Venezia 1737. 4.

D. Antonio de Capmany y de Monpalau codigo de las costumbres maritimas de Barcelona. Madrid 1791. 4.

Consulat de la mer, ou Pandectes du droit commercial et maritime. Traduit du Catalan en Français d'après l'Edition originale de Barcelonne de l'an 1494, *par P. B. Boucher. Paris* 1808. 2 Theile, in 8.

Außer dem Consulat war in Italien in den letzten Jahren in Ansehen, und wird hoffentlich wieder gelten:

Il Codice per la Veneta mercantile marina. Venezia 1786. 4.

In Neapel galt als Seerecht eine Sammlung von Verordnungen Carls III. von 1759. Späterhin erhielt der Rechtsgelehrte, Herr Jorio, Verfasser des Werkes: *Storia del Commercio e Navigationi dal Principio del mondo sino a giorni nostri, Napoli* 1783, 4 Theile in 4., einen Auftrag, ein Seegesetzbuch zu verfertigen. Es hat aber nie Gesetzeskraft erhalten, sondern der Code de commerce erhielt in unseren Zeiten dieselbe, da schon früher die Französische Ordonnance de la marine von 1681 in großem Ansehen bei den Neapolitanischen Gerichten stand.

In England bezieht man sich, nach Blackstone, auf die Rôle des Jugemens d'Oleron, so wie sie sich für England in dem Black Book of Admiralty befindet. Sie ist auch von Stephen Clairac in seinen

Us et Coutumes de la Mer. Bordeaux 1661,

herausgegeben und in obigem Werke enthalten. Uebrigens hat sich das neuere Englische Seerecht hauptsächlich aus Präjudicaten gebildet, die in

Malynes Consuetudo vel Lex mercatoria, 1783,

ersetzt jetzt durch

Beaves Lex mercatoria, by J. Chitty. London 1813. 2 Vol. in 4°.;

in den

Reports of Cases argued and determined in the Court of Kings-Bench, by Ed. Hyde East, London;

in

Espinasses Digest of the Law of Actions and Trials at Nisi-Prius. London 1798. 2 Vol. 8.

und in anderen Sammlungen enthalten sind. Ueber mehrere Zweige des Seerechtes sind indeſs Statute erlassen, die in Herrn Abbott *Treatise on the Law, relating to Merchant-Ships and Seamen*, Maxwells *Spirit of marine Law, London* 1800, und in Hrn. Lawes *Treatise* enthalten sind. Wir haben die Literatur des Englischen Assecuranzrechtes in dem 2ten, 3ten und 4ten Capitel des 4ten Abschnittes angezeigt.

In Holland beachtet man auſser den Gesetzen der Spanischen Könige für die Niederlande, das Wisbysche Seerecht. Es wurde 1532 zuerst daselbst gedruckt, und nachmals in

Het Boek der Seerechten. Amsterdam 1664.

Man findet umständlichere Auskunft über dieses und die anderen alten Spanischen und statutarischen Seegesetze der Niederländer in

Verwers Nederlantsche Seerechten. Amsterdam 1730.

Die Lübecker, Bremer und Hamburger haben eigene statutarische Seegesetze, worunter das Hamburgische das merkwürdigste und in neueren Zeiten am mehrsten beachtete geblieben ist. Es ist enthalten in

Hermann Langenbeck's Anmerkungen über das Hamburgische Schiff- und See-Recht. Hamburg 1727. 4.

und in den

Anmerkungen über die Hamburgischen Handels-, Schiffs- und Seerechte. Hamburg 1769. 8.

Ueberdies gilt das revidirte Hanseatische Seerecht, welches 1614 in einer Versammlung der Hansestädte in Lübeck erlassen wurde. Es befindet sich zugleich mit dem älteren in Engelbrechts Sammlung. Einen Commentar darüber lieferte Kuricke in seinem Jure maritimo Hanseatico. Er ist enthalten in

Heineccii Scriptorum de jure nautico et maritimo Fasciculus. Halae magdeburgicae 1740.

Das Seerecht in den Oestreichischen Häfen des Adriatischen Meeres wurde nach einem Edict der Kayserin Maria Theresia vom 25sten April 1774 über die Kauffahrteyschifffahrt, Herrn Azuni zu Folge, gehandhabt.

Das Schwedische Seerecht ist von Carl XI. 1767 erlassen. Es zeichnet sich durch Deutlichkeit, und was das Strandrecht und andere Puncte betrifft, durch Billigkeit aus. Hr. Flintberg hat einen Commentar darüber geliefert, in welchem er alle späteren Schwedischen See-Verordnungen aufführt, und wovon uns folgende Ausgabe vorliegt:

Anmärkningar til Sweriges Rikes Sjö-Lag, Jämte Forfattningarne om hwarje, å utrikes ort wistande Swensk Agents, Consuls eller Commissaries, med handel och sjöfart gemenskab ägande skyldigheter och rättigheter. Utgifne, tillika med Orda-Register, af J. A. Flintberg. Stockholm 1802.

Herr Dr. Hagemeister hat davon eine Deutsche Uebersetzung herausgegeben, betitelt:

Schwedisches Seerecht, mit Anmerkungen, welche die dahin einschlagenden Verordnungen enthalten, nebst einer Nachweisung über die Obliegenheiten der Schwedischen Consuln und die ihnen gebührenden Consulat-Abgaben. Aus dem Schwedischen des Herrn Jacob Albrecht Flintberg, mit einer Vorrede von Dr. Eman. Friedr. Hagemeister. Greifswald 1796. 8.

Das jetzt geltende Dänische Seerecht ist von 1683 und im 4ten Buche der Gesetze Christians V. enthalten. Einen in historischer und juristischer Hinsicht sehr gründlichen Commentar darüber lieferte Herr Brorson, Advocat bei dem höchten Gerichte in Kopenhagen:

Forsög til den fierde Bogs Fortolkning i Christian den Femtes Danske og Norske Lov. Kjöbenhavn 1797. 8.

Das Preufsische Seerecht ist in dem 8ten Titel des zweiten Theiles des allgemeinen Landrechtes für die Preufsischen Staaten, welches 1794 promulgirt wurde, enthalten. Es ist eines der umständlichsten Seerechte die vorhanden sind, und wird auch in Rufsland, so weit das Russische Seerecht nicht ausreicht, benutzt. Es stammt gröfstentheils aus dem alten Preufsischen Seerechte von 1727.

Merkwürdig in Hinsicht des älteren Preufsischen Seerechtes sind:

L'Estocq Auszug der Historie des allgemeinen und Preufsischen Seerechtes. Königsberg 1747. 4.

R. F. v. Sahne Einleitung zum Seerechte des Königreichs Preufsen.

Es erscheint jetzt ein Commentar über das ganze Preufsische Gesetzbuch unter dem Titel: *Commentar zum allgemeinen Land-Recht für die Preufsischen Staaten, oder Erläuterungen des allgemeinen Landrechtes und Vergleichung desselben mit dem gemeinen, besonders Römischen Rechte. Breslau* 1805 *u.* 1806. Bis jetzt sind zwei Theile dieses Commentars erschienen.

Das jetzige Russische Seerecht, welches weit unvollständiger ist, wie die oben angeführten Seerechte, führt den Titel:

Russisch-Kaiserliche Ordnung der Handels-Schifffahrt auf Flüssen, Seen und Meeren. Auf Allerhöchsten Befehl aus dem Russischen übersetzt von C. G. Arndt. St. Petersburg 1781. 2 Theile, in 4.

Was die Auslegung der Russischen Handelstractate betrifft, so hat der Verfasser einen Beitrag dazu in seinem *Versuch eines Commentars zu den Russischen Beschwerden über die Beeinträchtigung des Russischen Handels durch England. Altona* 1808. — geliefert, der, abgesehen davon, dafs er in dem ersten Schmerz über den

unglücklichen Krieg von 1807 geschrieben wurde, noch immer verdient von Rufsland beachtet zu werden.

In Spanien gilt in Catalonien das oben angeführte Consulat und die anderen Seegesetze von Barcelona, die in dem Codice von Capmany enthalten sind.

In dem nördlichen Theile herrscht die *Ordenanza de Bilbao, Madrid* 1796. Es ist eines der klarsten und deutlichsten Gesetzbücher die vorhanden sind, und enthält viel weniger veralterte Einrichtungen wie das Dänische, Schwedische und Hanseatische Seerecht.

In dem südlichen Theile Spaniens gilt die *Ordenanza de Sevilla*, die auf den Handel nach Indien Bezug hat.

Zu den Spanischen Schriftstellern über das Seerecht gehören:

Historia de la Legislacion del Commercio de las Indias, von *Autuñez*.

Hevia Doctrina de Commercio in Collecçao de Leis de Castella.

Solorzano Direito das Indas.

Nach Anfragen in Lissabon giebt es auch keine officielle Sammlung Portugiesischer Seegesetze. Viele Verordnungen darüber sind theils nicht in Ausübung gekommen, theils wieder abgeschafft, so dafs es schwer wird, sich über das dermalige Portugiesische Seerecht zu orientiren. Bei kaufmännischen Entscheidungen bedient man sich ausländischer Seegesetze und Gebräuche. Die Portugiesischen Seegesetze sind in den Sammlungen der anderen Gesetze zerstreuet. Folgende sind die wichtigsten Werke über die Gesetzgebung dieses Landes:

Repertorio das Ordonaçoes e Leys do Reyno de Portugal. Tomo 1. *e* 2. *Lisboa* 1749. in Folio.

Ordenaçoes e Leys do Reyno de Portugal, confirmadas e estabelecidas p[lo]. *Senhor Rey D. Joaõ IV. Livro* 1 — 5. *Lisboa* 1747. in Folio.

Collecçaõ das Leys Decretos e Alvaras que comprehende o feliz Reinada del Rey fidelissimo D. Jozeo I. Tomo 1 — 3. Lisboa 1771. in Folio.

Collecçaõ das Leys, Decretos e Alvaras del Rey fidelissimo D. Jozeo I. desde o anno 1760 *até o de* 1767. *Lisboa* 1767. in Folio.

Collecçaõ da Legislaçaõ antiga e moderna do Reino de Portugal. Tomo 1 — 3. Coimbra 1789. 8.

Repertorio das Ordenaçoes e Leys do Reino de Portugal. 1795.

Indice chronologico remissivo da Legislaçaõ Portugueza posterior a Publicaçaõ do Codigo Filippino de Joaõ Pedro Ribeiro. 4 Tom. 1805 — 1807.

Das Hauptwerk jetzt aber ist:

Principios de direito mercantil e leys da Marinha por José da Silva Lisboa.

Es sind 7 Theile in 2 Folio-Bänden, und das Werk ist von 1806 bis 1812 in Lissabon erschienen. Der erste Theil handelt von dem Assecuranzrechte, der 2te von Bodmereien und den damit verwandten Materien, nach Portugiesischen und anderen Gesetzen. Der 3te Theil handelt von den Havarien und deren Abmachung, der 4te vom Wechselrechte, der 5te vom eigentlichen Handels-Rechte, von den Contracten der Kaufleute, ihren Büchern, Privilegien und Gehülfen. Der 6te Theil handelt von dem eigentlichen Seerecht, der 7te von den Seegerichten, Processen, Fallissements, und von Grundsätzen, die Montesquieu in seinem *Esprit des loix* aufstellt. Der Verfasser hat allenthalben die Portugiesischen Gesetze eingewebt, wo sie ihm zur Hand waren, sich aber hauptsächlich an die Französische Ordonnanz der Marine und an Weskett, Park, Emérigon, Baldasseroni und andere bekannte Schriftsteller über diese Materie gehalten.

In den vereinigten Staaten von Amerika fehlt es noch an einem Gesetzbuche über das Seerecht. Gesetze über die Registrirung, die Pässe, das Strandrecht und das Prisenverfahren, sind enthalten in

The Laws of the united States of America. Philadelphia 1796. 3 Vol.

Die Französische Gesetzgebung beruhet auf der wegen ihrer Klarheit so berühmten *Ordonnance de la marine* Ludwigs XIV. von 1681. Commentare darüber sind:

Ordonnance de la Marine du mois d'Août 1681. *Commentée et conférée sur les anciennes Ordonnances, le Droit Romain et les nouveaux Réglemens. A Paris* 1715. 8. von *Marville*,

und der durch ganz Europa berühmt gewordene Commentar des Rechtsgelehrten Valin:

Nouveau Commentaire sur l'Ordonnance de la Marine, du Mois d'Août 1681. *A la Rochelle* 1776. 2 Theile in 4to.

und der von Jousseau.

Aus diesem alten Französischen Seerechte ist mit weniger Abänderung entstanden

Le Code de Commerce.

Commentare desselben sind:

L'Esprit du Code de Commerce, par Locré. 6 Theile in 8vo.

Der einzige Commentar dieses Verfassers über die neuere Französische Gesetzgebung, der vollendet ist.

Le nouveau Valin, ou Code commercial maritime, par Sanfourche-Laporte. Revu et approuvé par M. P. B. Boucher. Paris 1809. 4.

A. G. *Daubanton Répertoire universel de Législation commerciale intérieure et maritime de l'Empire. Paris* 1810. 2 Theile, in 8.

Auch in den Handelsplätzen der Türkey galten vormals die Französischen Gesetze, da die Französischen Consuln daselbst Jurisdiction in Handelssachen hatten. Die Türken selbst haben keine Handelsgesetze, und nach Herrn Azuni werden jetzt Handelssachen daselbst nach Europäischen Handelsgebräuchen von Türkischen Richtern geschlichtet.

Seekriegsgetze der Europäer.

In England waren in dem letzten Kriege die vornehmsten:

An Act for the Encouragement of Seamen and for the better and more effectually Manning His Majesty's Navy, vom 17ten July 1793. Gedruckt in London von *Ch. Eyre* und *Andrew Strahan*, 1793. in Folio.

An Act for the better Regulation of His Majesty's Prize-Courts in the West-Indies and America, and for giving a more speedy and effectual Execution to the Decrees of the Lords Commissioners of Appeals, vom 2ten July 1801. Ebendaselbst gedruckt, 1801. in Folio.

Die anderen hierauf Bezug habenden Proclamationen sind in Robinsons Werken enthalten, von denen, so wie von der Literatur des Seekriegsrechtes der Engländer, in dem 3ten Capitel des 4ten Abschnittes die Rede seyn wird. Alle auf das Kriegs-Seerecht Bezug habende Statuten sind gesammlet in den unten, Seite 529, angeführten Werken.

Bei der Uebermacht der Engländer zur See würde es ein verdienstliches Werk für die ganze handelnde Welt seyn, wenn jemand aus den Archiven ihres Appellationsgerichtes in Prisen-Sachen und aus den Manuscripten der Anwälde, die in diesem Gerichte practisiren, eine Sammlung aller Rechtsfragen machen wollte, die von diesem Gerichte entschieden sind. Vieles ist in

dieser Hinsicht dadurch schon geschehen, daſs Herr Dr. Robinson in seiner unten angeführten Sammlung der Entscheidungen von Sir W. Scott die Bestätigung in der Appellations-Instanz nachgetragen, und viele merkwürdige Urtheile der letzten Instanz seiner Sammlung einverleibt hat. Ueberdies hat der Englische Rechtsgelehrte, Herr Thomas Harman Acton, angefangen, von dem May 1809 an, die Entscheidungen des Appellationsgerichtes zu sammeln. Wir haben sein Werk benutzt, ohne es unten umständlich angeführt zu haben. Der Titel ist:

Reports of Cases argued and determined before the Most-Noble and Right-Honorable the Lords Commissioners of Appeals in Prize-Causes. By Thomas Harman Acton Esq. London 1811. Es ist bis jetzt bis zum 1sten Theil des 2ten Bandes fortgeführt.

Eine der letzten Streitschriften gegen das Englische Seekriegsrecht führt den Titel:

Remonstrances des négocians du Brézil contre les insultes faites au pavillon portugais. Par le Docteur Constancio. Paris 1814.

Die Schwedischen Beschwerden über Englische Aufbringungen Schwedischen Eigenthums in den Jahren 1811 und 1812, sind gewürdiget in Dr. Crokes Bericht über dieselben, der sich hinter Stewarts *Reports*, *London* 1814, befindet.

Die Amerikaner, die wie die Dänen, den Satz, „frei Schiff, frei Gut," vertheidigen, sind mit der Anwendung desselben eben so in Collision gekommen, wie die Dänen. Sie haben mehrmals Ladungen condemnirt, bei Fällen, in welchen sie die Schiffe freigaben. Das Gesetz vom 24sten September 1789 constituirt die Districts- als Prisen-Gerichte.

Das letzte Seekriegsgesetz der Spanier ist datirt, Cebolla, den 20sten Juny 1801. Es ist demjenigen fast gleich, welches nach

dem Muster des Französischen Gesetzes von 1778 im Amerikanischen Kriege erlassen wurde, und sich in Hennings Sammlung von Staatsschriften, im 2ten Bande, pag. 299, befindet.

Das letzte uns bekannte Schwedische Gesetz ist von 1788, und führt den Titel:

Sr. Königl. Majestät gnädiges Reglement, wie es mit dem Aufbringen zur See gehalten werden soll. Gegeben Amphion, vor Anker auf der Rhede zu Helsingfors, den 8ten July 1788.

Das letzte Dänische, nun gänzlich abolirte Gesetz unter dem Titel:

Reglement für die Kaperfahrt und Prisenbehandlung,

ist vom 28sten März 1810.

Ein Anhang zu diesem Kaperreglement ist vom 27sten Aug. 1810, und

Eine Instruction für die Untersuchungsgerichte in Prisensachen vom 9ten May 1810.

Herr Schönheyder hatte angefangen, ein Archiv des Dänischen Prisenrechtes herauszugeben, zu welchem der Verfasser dieses Werkes Anmerkungen unter dem Titel herausgab: *Bemerkungen über das Dänische Prisenrecht. Altona* 1808.

Was die Disciplin auf Dänischen Kriegsschiffen betrifft: so sind darüber noch geltende Vorschriften in dem

Artikelsbrev, der in 4to. im vorigen Jahrhundert in Kopenhagen herauskam,

die aber durch viele spätere in der Collegialtidende (dem Dänischen Gesetzes-Bulletin) enthaltene Verfügungen näher bestimmt und ergänzt sind. Es ist zu bedauren, daſs es keine gedruckte Sammlung der Entscheidungen des Dänischen Ober-Admiralitätsgerichtes giebt, die mit vieler Sachkenntniſs auf allgemeine Grundsätze gebauet sind, in so weit statutarische Gesetze das Gericht nicht

bestimmten. Das Princip, welches die Englischen Seegerichte gegen alliirtes Eigenthum befolgten, *) würde allein hinreichen, Dänemark während des gemeinschaftlichen Krieges aller Continentalen gegen England in Staatsrechtlicher Hinsicht zu rechtfertigen.

In Frankreich kehrte man zu dem Reglement vom 26sten July 1778 als Grundgesetz zurück. Das letzte Kaperreglement führte den Titel:

Arrêté du Gouvernement, portant réglement sur les armemens en course, 2 prairial 11,

und ist in Dufriche - Foulaines *Code des Prises* enthalten.

Die Französische Literatur über diesen Theil der Gesetzgebung ist gleichfalls in dem 3ten Capitel des 4ten Abschnittes angeführt.

Was das allgemeine Seerecht betrifft, so gewähren folgende Deutsche Werke eine allgemeine Uebersicht, die indeſs mehr auf das Theoretische als wie auf das Practische geht.

Dr. Joh. Julius Surland Grundsätze des Europäischen Seerechts. Hannover 1750. 8.

Georg Friedrich von Martens Grundriſs des Handelsrechts, insbesondere des Wechsel- und Seerechts. Göttingen 1798. 8.

Desselben Einleitung in das positive Europäische Völkerrecht, auf Verträge und Herkommen gegründet. Göttingen 1796. 8.

Franz Ludwig von Cancrin Abhandlung von dem Seerechte. Halle 1800. 2 Theile, in 4.

B. S. Nau's Grundsätze des Völkerseerechtes. Hamburg 1802. 8.

*) unten Pag. 601 u. 665.

Scharfsinnige Bemerkungen über das Seerecht sind enthalten in dem unten, Pag. 524, angeführten Werke von Hrn. Dr. Holst, so wie gleichfalls in der neuesten Zusammenstellung der hauptsächlichsten Streitpuncte des Seerechtes unter dem Titel:

Manuel diplomatique sur le dernier état de la controverse concernant les droits des neutres sur mer. Leipsic 1814.

Uebersicht der Hauptliteratur, den Gegenstand des vorliegenden Werkes betreffend.

Die Italiener, bei denen die heutige Schifffahrt sich nach den Kreuzzügen am mehrsten ausbildete, haben auch die mehrsten Schriftsteller über die See-Contracte. Die bekanntesten Bücher in diesem Fache sind:

B. Stracchae Tractatus de naulis, navis et navigatione.

Die Abhandlung, die auch separat gedruckt ist, befindet sich in folgendem Werke:

Benevenuti Stracchae, aliorumque clarissimorum jurisconsultorum, de mercatura, cambiis, sponsionibus, creditoribus, fidejussoribus, debitoribus, decoctoribus, navibus navigatione, assecurationibus, subhastationibus, aliisque mercatorum negotiis, rebusque ad mercaturam pertinentibus, decisiones et tractatus varii. Amstelodami 1669.

Straccha war ausübender Jurist und nachmals Patrizier in Ancona. Er hat in dem ersten Buche alles zusammengestellt, was sich in der Römischen Gesetzgebung über die Verbindlichkeiten der Schiffer findet, und in dem zweiten die Römischen gesetzlichen Grundsätze über die Schiffe, deren Verkauf, und über die Verfrachtung der Schiffe vorgetragen. Der 3te Theil, der sehr dürftigen Inhalts ist, enthält etwas weniges über Frachtbezahlung und über die Grundsätze bei Entscheidung von Schifffahrts-Streitigkeiten. Er berührt wenig, fast gar nicht, die Statuten der Italienischen Handelsstaaten.

Derjenige, der sich unter den Italienern am mehrsten Ruhm in vorliegender Wissenschaft erworben, ist Franciscus Roccus, der Rechtsgelehrter in Neapel war, und 1655 sein Werk, de navibus et naulo, herausgab. Es ist in Deutschland die Holländische Ausgabe des Werkes am bekanntesten, die folgenden Titel hat:

Francisci Rocci, JCti. Neapolitani, de navibus et naulo. Item de assecurationibus notabilia. Accedunt ejusdem selecta reponsa. Ultrajecti 1708.

Das Werk enthält 260 Bemerkungen über die vorliegende Materie, die aus den Principien des Römischen Rechtes, des Consulats, aus gerichtlichen Entscheidungen der damaligen Italienischen Freistaaten, und aus den früheren Schriftstellern dieses Faches, namentlich aus Straccha, mit einer gedrungenen Kürze, jedoch mit vieler Deutlichkeit zusammengetragen sind. Es sind dieser Abhandlung eine Menge Gutachten dieses Gelehrten über die vorliegende Materie, und eine Abhandlung über das Assecuranzrecht angehängt. In allen Seestaaten Europas hat Roccus Auctorität erlangt. Eben so häufig wie obige lateinische Ausgabe seines Werkes ist in den Seegegenden Deutschlands die Holländische Uebersetzung des Advocaten Johann Feitama, die folgenden Titel hat:

Franciscus **Roccus**, *Regtsgeleerde en Raad in het Hooge Geregtshof tot Napels, deszelfs merkwaardige Aanmerkingen, vervat in twee Tractaten, waarvan het eene is handelende over Schepen en Vragtgelderen, en het andere over Assurantien ofte Verzekeringen. Amsterdam* 1737.

Sie ist mit Anmerkungen über die Holländischen Seerechte versehen.

Ponderazioni sopra la contrattazione marittima ricavate dalla Legge civile, e canonica, dal consolato di mare, e dagli usi marittimi, con le formole di tali contratti, profittevoli non solo a praticanti nel foro, ma ancora ad ogni sorta di mercanti, e marinari, dal Dottissimo Carlo **Targa**, *Giureconsulto Genovese. In Genova* 1750.

Er handelt von den See-Contracten und dem Nutzen der Schifffahrt im Allgemeinen, dann, was vorliegende Materie betrifft, im Wesentlichen von Erbauung der Schiffe, von den Schiffs-Interessenten, den Schiffsleuten, von den Schiffs-Contracten, Kauf- und Verpfändungs-Contracten, von dem Fracht-Contract und der Fracht, von der Stauung, von den Connoissementen, von See-Wechseln, von Proviant, von Reiseverhinderungen, vom Wrack, von Convoy, von den gegenseitigen Pflichten der Capitaine, Kaufleute und Passagiere, von den Versprechungen die auf der See eingegangen sind, von Unglücksfällen, vom Einlaufen der Schiffe, Schiffsschulden, Frachtforderung, Pässen, Rechnungsablegung und Schiffsprocessen. Er hat die vorangeführten Schriftsteller, so wie **Loccenius** und einige gerichtliche Entscheidungen benutzt. Sein vorzüglichster Führer ist aber das Consulat der See. Sein Buch ist mit grofsem Fleifse ausgearbeitet.

Josephi Laurentii Mariae de Casaregis, *J. C. Genuens. Collegiati, Rotae Florentinae Auditoris et pro S. Reg. Cels. Consiliarii Justitiae, Discursus legales de commercio in duos tomos distributi, in quibus fusissime tractantur materiae concernentes Assecurationes, Naves, Naula, et Naulizationes, Jactus, Avarias, seu Contributiones. Praedas et Praedationes, Societates et Decoctiones, Accommendas et Implicitas. Cambia Nundinaria et maritima. Giratas literarum cambii et chirograph., et alia ad universam mercaturam pertinentia. Florentiae* 1719. 2 Theile, in Folio.

Casaregis, der Sohn eines Genuesischen Rechtsgelehrten, war in dieser Stadt Advocat, studirte und commentirte das Consulat der See. Seine Schriften sind nachmals in Venedig unter dem Titel gedruckt:

Casaregis Opera omnia cum additionibus, 4 Theile in Folio, 1740.

Er war zuletzt Auditor in der Rota Florentina. In das Geschäftsleben eingeweiht, durch das vertraute Studium eines vortrefflichen Seerechtes und durch die interessanten Vorfälle eines grofsen Seehafens, sind seine Arbeiten unter obigem Titel sehr nützlich, vorzüglich was das Assecuranzrecht betrifft. Von unserem Gegenstand handelt er, theils nach Sachen die er als Anwald geführt, oder in denen er ein Gutachten gegeben hat, im 20sten bis 25sten Discursibus von der Admiralschaft, dem Retentionsrecht, dem Capitain, von der Frachtbezahlung und den Schadensersatz-Verpflichtungen der Capitaine, von dem Eigenthum der wiedergenommenen Schiffe und von der Kaperei, von dem Rechte der Connoissemente; im 71sten Discursu, wie weit der Rheder für Schulden, die der Capitain contrahirt hat, und im 115ten, wie weit sie im Allgemeinen für ihn hafte. Seine Quellen sind obgenannte Schriftsteller, Loccenius, Stypmann, Peckius und die Genuesischen Gesetze. Sein Commentar des Consulats ist sein vorzüglichstes Werk.

Die Deutschen.

Das Hauptwerk der Deutschen über diesen Gegenstand arbeitete der Professor in Greifswalde, Johann Franz Stypmann, aus. Es kam erst nach seinem Tode 1652 in 4. in Greifswalde unter dem Titel: J. F. Stypmanni jus maritimum, heraus. Heineccius hat es mit den Werken von Kuricke und Loccenius in einem Bande in 4. unter dem Titel abdrucken lassen:

Scriptorum de jure nautico et maritimo Fasciculus. Halae 1740.

Es ist nach dem Geschmack der damaligen Zeit mit vielen fremdartigen Sachen und gelehrten Anmerkungen aus Dichtern und Geschichtschreibern, ohne Correctheit, wie seine Zeitgenossen ihm schon vorgeworfen, ausgeschmückt. Was die Materie des gegenwärtigen Werkes betrifft, so handelt das 3te und 4te Buch weitläuftig davon, und zwar nach Grundsätzen des Römischen Rechtes, nach dem Nordischen Seerechte und nach den vor ihm lebenden Schriftstellern.

In der grofsen Compilation, die der Lübeckische Bürgermeister Joh. Marquard 1662 in Frankfurt, *de jure mercatorum*, herausgab, handeln einige Capitel des 2ten Buches von den Schiffs-Contracten.

Der wohlinstruirte Schiffer, und zwar was derselbe vor angetretener, währender, und nach abgelegter Reise zu beobachten hat. Hamburg 1732. Neu herausgegeben unter dem Titel: *Der wohlunterwiesene Schiffer. Lübeck* 1792. in 8., von Engelbrecht.

Dieses war ein äufserst nützliches Buch, so lange die alten Seerechte galten, und enthält aus denselben und aus dem Nordischen und anderen Seerechten klare Vorschriften für die Seefahrenden über die vorliegende Materie, die in den anderen Werken der Deutschen über das Seerecht, wie z. B. Surland, Nau, nur compendiarisch berührt werden. Nur ist es unzulänglich in Hinsicht desjenigen, welches beim Ausbruch und während eines Krieges zu beobachten ist.

Zu den

Dänischen Schriftstellern

gehört zuerst Loccenius, der in einer Dänischen Provinz geboren, *) nachmals Professor in Upsala war, und deswegen gewöhnlich für einen Schweden gehalten wird, der im Jahre 1651 drei Bücher, de jure maritimo, in Kopenhagen herausgab, welche nachmals in obiger Sammlung von Heineccius abgedruckt worden. Sie sind durch ganz Europa verbreitet und nicht so weitschweifig geschrieben wie Stypmann. Er handelt in allen drei Büchern in verschiedenen Capiteln von den Gegenständen dieses Werkes. Herrn Azuni zu Folge erscheint jetzt von einem Juristen, Herrn Bonnement, eine Französische Uebersetzung der Arbeit dieses Gelehrten mit Anmerkungen.

Nicht so allgemeinen Ruhm wie seine Vorgänger, aber viele Auctorität in den verschiedenen Häfen der Nordsee, hat sich sein Nachfolger, ein Advocat in Husum, Henning Wedderkop, erworben, der 1757 in Flensburg seine Introductio in jus nauticum herausgab. Es ist mit äufserstem Fleifse aus allen damals bekannten Seegesetzen nach der Wolffschen Methode (die das Buch unangenehm macht) zusammengetragen und nimmt eine rühmliche Stelle unter den Arbeiten über das Seerecht ein.

Den velinstruerede Skipper eller Anviisning for Söefarende. Ved Peter Hersleb Graah, Kongelig Majestæts virkelig Justitsraad og Assessor i Höiesteret. Kjöbenhavn 1800.

ist eine Nachbildung des Deutschen oben angezeigten Werkes, mit vorzüglicher Hinsicht auf die Dänische Gesetzgebung, und ist mit sehr vieler Klarheit vorgetragen.

*) Brevis Introductio in notitiam legum nauticarum et scriptorum juris maritimi. Cap. 14. pag. 117.

Nyeste Skipperbog eller Haandbog for Skippere og Söefarende. Kjöbenhavn 1807.

Es enthält eine Sammlung von allen Gesetzen und Tractaten, die für Dänische Seeleute zu berücksichtigen sind, und eine kurze Instruction für die Schiffer über die Materie des vorliegenden Werkes, unter der Rubrik:

Jagttagelser i Henseende til Vexler, Bodmerie, Biilbreve, Assurance, Haverie, Stranding og Skibbrud, Fragtslutning, Skibsmandskabets Rettigheder og Pligter, Gods og Vahres Indladning, Piloters og Lotsers Indtagelse, Godsets Losning, Fragtens Betaling, Regnskabs Aflæggelse m. v.

Französische Literatur.

Das Hauptwerk über unsere Materie ist:

Supplément au traite du contrat de louage ou traité des contrats de louage maritime. Par Pothier. Paris et Orleans 1774.

Es enthält viele Vorschriften über den Gegenstand des 2ten und 3ten Abschnittes dieses Werkes, aus der Römischen und Französischen Gesetzgebung.

Reichhaltige Belehrung findet man auch in den classischen Werken von Valin und Emérigon, die in dem 2ten Capitel des 4ten Abschnittes angeführt sind, die zwar zunächst von Asseeuranzen handeln, jedoch viele Stellen enthalten, welche die Schiffsverträge commentiren.

Holländische Literatur.

Die Holländer haben viele Commentatoren ihrer Seerechte und Sammlungen von Gutachten und Entscheidungen, aber keine Schriftsteller über die eigentlichen See-Contracte, abstrahirt von dem Assecuranz-Contracte, der aufser Holland bekannt wurde. Die mehrsten Bemerkungen und Entscheidungen über diese Materie trifft man in den beiden Werken des nie genug zu rühmenden vormaligen Präsidenten eines Holländischen Obergerichtes, van Bynkershoeck, nämlich in seinen

Quaestionibus juris publici. Lugduni Batavorum 1737.

und in seinen

Quaestionibus juris privati.

Alles ist mit einer Sachkenntnifs, mit einer Präcision und einer Klarheit vorgetragen, die musterhaft ist, und die man in unseren Tagen nur in vielen seerechtlichen Entscheidungen von Sir W. Scott und dem Dänischen Oberadmiralitätsgerichte wieder findet.

Viele Nachweisung über das Holländische Handelsrecht findet man in dem

Hollandsche Koophandelaar

und in dem

Kort Begryp van de ses Deelen der Hollandsche Consultatien en Advysen. Amsterdam 1740.

Englische Literatur.

Die Engländer haben über vorliegenden Gegenstand die wichtigsten Werke.

De jure maritimo et navali; or a treatise of affairs maritime and of commerce. By Charles Molloy, late Barrister at Law. London 1744. Es ist auch später aufgelegt.

Es umfafst fast das ganze Staatsrecht und trägt es auf die im Anfange des vorigen Jahrhunderts übliche Weise mit Einstreuung von allotriis vor, und handelt in dem ersten Theile von dem Rechte des Krieges, im zweiten von dem Gegenstande dieses Werkes, und im dritten Theile von dem Völkerrechte im Allgemeinen, von Freiheit und Sklaverei und von dem Stande der Personen in der menschlichen Gesellschaft.

Das zweyte führt den Titel:

The Ship-Masters Assistant and Owners Manuel; containing complete information, as well to Merchants, Masters of Ships, and Persons employed in the Merchant-Service, as to Officers and others in the Royal-Navy, relative to the mercantile and maritime Laws and Customs. By a Gentleman of the Inner-Temple. London 1795.

Es enthält alles was die Englischen Gesetze über den gröfsten Theil der Gegenstände dieses Werkes vorschreiben, und ist von einem ausübenden Rechtsgelehrten verfafst.

Das dritte Werk ist von dem Rechtsgelehrten, Hrn. Abbott. Es führt den Titel:

A Treatise of the Law relative to Merchant-Ships and Seamen. By Charles Abbott of the Inner-Temple, Barrister at Law. London 1804. Die 4te Ausgabe ist von 1812.

Wir haben das Werk oft bei unserer Arbeit benutzt, und es enthält alles, was über die See-Contracte, mit Ausnahme der Assecuranz-Contracte, aus der Englischen Gesetzgebung und gerichtlichen Praxis und aus den Französischen Schriftstellern anführungswerth war. Der Verfasser war mit keiner Sprache bekannt, in welcher er das Consulat und die nordischen Seegesetze hätte lesen können. Das Werk verdient aber in der Bibliothek jedes Mannes einen Platz, der Geschäfte in England betreiben läſst.

Edward Lawes, a practical Treatise on Charterparties of Affreightment, Bills of Lading, and Stoppage in Transitu, with an Appendix of Precedents. London 1813.

Dieses Buch enthält die umständlichste Auskunft, die in irgend einer Sprache über die Certepartie und das Connoissement vorhanden ist. Zwar hat der Verfasser keine andere Gesetze benutzt wie die Oleronschen und Wisbyschen, aber da er sein Werk erst gegen das Ende eines Krieges schrieb, welcher fast den Handel der ganzen Erde nach dem Markte von London gebracht hatte: so hat er eine Mannigfaltigkeit an gerichtlichen Entscheidungen benutzen können, die fast jede mögliche Ereignisse der vorliegenden Materie berühren, und seine Arbeit, obgleich sie sich nur auf Englische Formen und Englische Jurisprudenz bezieht, sehr empfehlungswerth macht.

BAYERISCHE STAATS-BIBLIOTHEK MÜNCHEN

Erster Abschnitt.

Ueber den Ursprung und das Eigenthum der Schiffe und über die Eigenthums-Documentirung.

Erstes Capitel.

Von der Erbauung der Schiffe und den desfalsigen Contracten und Papieren.

Literatur.

Stypmann Jus maritimum.

Loccenius de jure maritimo et navali.

Ersterer hat im 3ten und 4ten Theile, letzterer im zweiten Capitel (kürzer), alles zusammengetragen, was die Römische Gesetzgebung über den Gegenstand dieses Capitels enthält.

Il consolato del mare colla Spiegazione di Casaregi. Venezia 1737.

Dieser berühmte Rechtsgelehrte hat die hieher gehörigen Stellen des Consulats eben so lichtvoll in seinem Commentar erläutert, wie die übrigen Stellen des ehrwürdigen Gesetzbuches.

Ponderazioni sopra la contrattazione marittima, dal Dottissimo Carlo Targa. Genova 1750.

In diesem Werke sind die Grundsätze des Consulats, vereint mit den Grundsätzen des Römischen Rechtes, im 7ten Capitel kurz vorgetragen.

Kauffahrtheischiffe, von denen in diesem Werke, mit Ausnahme der kleineren Fahrzeuge die Rede ist, und die man in dem gewöhnlichen Leben unter dem Namen Schiffe begreift *), werden entweder für eigene oder fremde Rechnung erbaut. Es ist zu beklagen, daſs in den Gesetzen selbst so viel Unbestimmtheit über diesen Ausdruck herrscht, namentlich bei den Kaperreglements, und daſs die Rechtsgelehrten selbst dazu die Veranlassung gegeben, indem sie alle Fahrzeuge unter dem Namen Schiffe begriffen **), wozu sie die aus der Kindheit der Schiffahrt stammende L. 1. §. 6. D. de exercitoria actione verleitet. Es wäre zu wünschen, daſs bei künftigen Kriegen, falls unglücklicherweise der Privatseekrieg fortdauern sollte, genauer angegeben werden mögte, von welchen Fahrzeugen man Schiffspapiere fordere. Die Engländer haben bei einigen Bestimmungen des Prisenrechtes, z. B. bei Blokaden der Elb-Watten, angefangen die Fahrzeuge nach ihrer Tonnenzahl, nach ihren Raasegeln, für frei oder unfrei zu erklären, und diese Bestimmung ist wohl die zweckmäſsigste. Andere Gesetze sprechen von Verdeckschiffen und Schiffen ohne Verdeck.

In alten Zeiten betrachtete man die Schiffsbaukunst als ein Geheimniſs. Der Fremde, der in dem Römischen Staate ein Schiff baute, konnte dadurch das

*) Röding's Marinelexicon, Wort Schiffe.

**) Stypmann, Pars 3. Cap. 148. Straccha, Pars 1—2. Casaregis Discr. 1—29.

Bürgerrecht erwerben. Nach dem Römischen Rechte war es eine Zeitlang bei Todesstrafe verboten, den nicht befreundeten, mit der Schiffsbaukunst unbekannten Fremden, solche zu lehren. Wie die Frachtfahrt in dem Besitz der Hanseaten sich befand, war es bei ihnen verboten für Fremde in ihren Städten Schiffe zu bauen.

Heutiges Tages ist dies anders und im allgemeinen ist es erlaubt für Ausländer Schiffe zu bauen. Werden Schiffe für fremde Rechnung erbaut, so werden Contracte (gewöhnlich schriftlich) über die Gröſse und Beschaffenheit des zu erbauenden Schiffes errichtet, die im Deutschen den Namen Mählbriefe führen und die, bei etwa entstehenden Streitigkeiten, das strenge auszulegende Gesetz der Partheien sind. Der Mählcontract ist ein contractus locati conducti und im allgemeinen sind die aus demselben flieſsenden Rechtsprincipien auf ihn anwendbar *).

In dem Mählbriefe wird festgesetzt:

1. Die Gattung und Gröſse des zu erbauenden Schiffes, die Länge, Breite und Tiefe desselben, die Gattung des dazu zu nehmenden Holzes und oft die Beschaffenheit desselben, mit der Clausel, daſs, sofern der Bauherr selbst oder sein Gevollmächtigter zur Stelle ist, zu welchem man gewöhnlich einen Schiffscapitain wählt, dieser das

*) Das Formular eines Deutschen Mählbriefes ist in dem wohlinstruirten Schiffer Appendix XXIX, eines Italiänischen bei Targa Cap. 8. Pag. 11.

Recht hat, Holz aufzuschiessen, welches er nicht für contractmäfsig hält, und dafs der Schiffszimmermann alsdann gehalten ist anderes Holz zu verarbeiten.

Mehrere Seerechte haben es verpönt, wenn die contrahirte Gröfse des Schiffes nicht geliefert wird.

Das Consulat der See bestimmt, dafs der Schiffsbauer die Kosten der Vergröfserung zur Hälfte tragen soll, und überdies das Arbeitslohn für die Tage während welcher man daran hat arbeiten müssen *).

Das Schwedische Seerecht legt dem Schiffsbauer 3 Thaler Strafe für jede Last auf, die nicht contractmäfsig gebaut ist **).

Andere Seerechte haben ähnliche Bestimmungen.

Der Schiffsbauer, der ein Schiff selbst zu bauen übernommen hat, darf sich ohne Einwilligung des Bauherrn keinen anderen substituiren; denn

„Unter den Künstlern ist ein grofser Unter„schied in Hinsicht des Genies, der natürlichen „Anlagen, der Kenntnisse, und der Methoden die „sie befolgen."

*) Cap. 50.

**) 3te Abtheil. 1stes Cap.

Wie das hierauf Bezug habende Römische Gesetz *) sich ausdrückt.

Der Schiffer kann, wenn er einmal die Arbeit an seinem Schiffe verdungen hat **), nicht ohne gegründete Ursache seinen Zimmermann abschaffen. Versteht er aber die übernommene Arbeit nicht; so kann der Schiffer die Zimmerleute davon weisen, und andere anstellen, die das Werk verstehen.

Wenn Zimmerleute Arbeit übernehmen die sie nicht verstehen, sondern die Leute betrügen, so sind sie gehalten demjenigen der die Arbeit machen läſst, allen durch ihre Schuld verursachten Schaden und alle Kosten zu ersetzen, nicht anders, sagt das Consulat, als wenn sie ihn beraubt oder ihm betrügerisch etwas entwandt hätten.

In keinem uns erinnerlichen Gesetze, mit Ausnahme des Schwedischen im obigen Allegate, ist der Umstand bestimmt verpönt, wenn der Schiffsbauer das Schiff kleiner liefert, als er contrahirt hat. Aus den Principien der Rechtslehre von den Contracten folgt die Verpflichtung zur Entschädigung. Es wäre aber zu wünschen, daſs processualische Weitläuftigkeiten über die Gröſse derselben, durch gesetzliche Bestimmungen vermieden werden mögten. Geldbestimmungen, wie in dem Schwedischen

*) L. 31. D. de solutionibus et liberationibus.

**) Consulat 51.

Seerechte, sind unzweckmäfsig wegen des veränderlichen Werthes des Geldes, in Rücksicht auf Zeit und Ort. Die Beliebung, dafs eine Auswahl von kunstverständigen Männern, den etwa entstehenden Streit mit ausgehendem Rechte schlichten sollten, wäre daher in einem Mählbriefe eine der nützlichsten Clauseln.

2. Ferner die Zeit, wann das Schiff mit allem, welches, wie die Mählbriefe sich ausdrücken, zur Bielfertigkeit gehört, fertig geliefert werden soll. Eine nützliche Clausel wäre es, auch in dieser Hinsicht im Nichtlieferungsfalle eine Pön für den Schiffsbauer im Mählbriefe festzusetzen. Wenn dieselbe auch nicht den verzögerten Gewinn (das Lucrum cessans) des Eigners jedesmal deckt; so wird der Schiffsbauer doch nie, wenn er nicht selbst Schiffsrheder ist, ein gröfseres Interesse bei der Verzögerung als den Belauf der Pön haben.

Das Consulat *) ist sehr strenge über diesen Punct, indem es erklärt, der Schiffsbauer sei gehalten, dem Rheder allen Schaden und das Interesse zu ersetzen, und den Rhedern solle dieser Schaden auf ihren Eid geglaubt werden. Wir halten, wie gesagt, eine Auswahl guter Männer für das beste Mittel, bei allen Discussionen dieser Art.

Was zur Bielfertigkeit eines Schiffes erfordert wird, kann nicht bestimmt genug in dem Mählbriefe ausgedrückt werden.

*) Cap. 52.

Der Schiffsbauer J. A. Gerckens contrahirte mit dem Schiffsrheder H. T. de Jager in Hamburg, ihm eine neue Schmack im fertigen Stande und ins Wasser zu liefern, und in dem Mählbrief verpflichtete er sich, alles was in dem Contracte nicht genannt worden, nach gehöriger Gröſse und bester Bearbeitung, wie es der Schiffer verlangte, nebst Spiekers, hölzernen Nägeln, Pech und Werg zu liefern. Er tradirte das Schiff, verlangte wegen des erhöheten Tagelohns Zuschuſs, erhielt ihn, quitirte den Contract generel, und klagte hierauf für seine Arbeiten an den Masten und für neue Ankerstöcke eine namhafte Forderung ein, weil diese Arbeit nicht zu der Arbeit des Schiffszimmermannes gehöre. Der Beklagte schützte sich mit dem Contract. Erkannt wurde von dem Prätor den 13ten Juny 1797, daſs der Beklagte beweisen sollte, daſs obbesagte Arbeiten zu denjenigen mitgehört hätten, zu welchen der Kläger durch den producirten Contract sich verbindlich gemacht habe.

3. Die Zeit und Art der Bezahlung. Wie auf einer Seite dem Staate und der bürgerlichen Gesellchaft daran liegt, daſs die Schiffe von dem Schiffsbauer bona fide gebaut werden; so ist auf der andern Seite der Rheder schuldig, durch nicht prompte Bezahlung der stipulirten Termine, den Schiffsbauer in keine Verlegenheit zu setzen. Es ist nicht hinreichend, daſs die Gesetze in dieser Hinsicht dem Schiffsbauer eine summarische Justiz zusichern,

sondern die Nichthaltung der Termine, die in Hinsicht des Ankaufs von Holz zur gehörigen Zeit, des Gebrauchs der Werfte, und dergleichen, den Schiffsbauer in Schaden setzen und seinen Credit schwächen können, müſste in dem Mählbriefe auch verpönt, oder derselbe von einem Bürgen des Rheders unterschrieben seyn. Die gewöhnlichen Termine der Bezahlung sind,

wenn der Kiel gestreckt wird,
wenn die Balken gelegt werden,
wenn das Schiff abläuft, und
wenn das Steuerruder gehängt wird.

Die Freiheit der Schiffsbauer oder Mitrheder, Geld zu Bodmereizinsen, im säumigen Zahlungsfalle aufzunehmen, kann nicht zu deutlich in den Gesetzen stipulirt werden.

Das Schwedische Seerecht besagt *), daſs wenn jemand in Abtragung der Termine saumseelig ist, so steht es dem Schiffsbauer und den andern Rhedern frei, das fehlende Geld zu 1 pCt. pr. Monat vorzuschieſsen. Solches muſs innerhalb 4 Monate nach Eingabe der Rechnung, von dem Schuldner bezahlt werden, und nach Ablauf dieser Zeit haben sie das Recht, dasselbe aus dem Schiffstheil des Schuldners nach der Schätzung von 6 Männern, oder andere Bezahlung zu verlangen, und bis zur Bezahlung bleibt ihnen der Schiffstheil verbodmet.

*) 3te Section. 3tes Cap.

In Altona hat der Schiffsbauer der ein Schiff bauet oder repariret, und es folglich im Besitz hat, das Recht, wenn ihm keine Bezahlung wird, die actio hypothecaria anzustellen, und das Schiff in einem durch die Zeitung bekannt zu machenden Termine öffentlich verkaufen zu lassen.

Der 9te Titel des 2ten Buchs der Ordonnance de la marine handelt von den Schiffszimmerleuten. Er verordnet, daſs die Zimmerleute zwei Geschworne ernennen sollen *), welche beständig auf die Tüchtigkeit der Arbeiten und des Calfaterns die Aufsicht haben. Die Praxis hat aber auch in Frankreich eingeführt, daſs der Capitain, für den das Schiff gebaut wird, daselbst, wie allenthalben, die Aufsicht über den Bau des Schiffes hat **).

Nach dem Code de commerce sind die Summen, welche der Verkäufer, die Lieferanten und Handwerker, die zum Schiffsbau gebraucht worden sind, zu fordern haben, insofern das Schiff noch keine Reise gemacht hat, im Falle eines Concurses über das Schiff privilegirt, und kommen unmittelbar nach den Gerichtskosten in gleiche Concurrenz unter einander. Sollte ein Schiff im Hafen so lange zurückgehalten seyn, daſs eine zweite Zimmerung nöthig wurde; so nimmt man an, daſs auf jeden Fall alle Forderungen gleiche Concurrenz haben ***).

*) Art. 3.

**) Valin, Tom. I. Pag. 593.

***) Art. 190. No. 8. Nouveau Valin. Pag. 10. u. 11.

Das Consulat der See besagt *), daſs die Schiffszimmerleute, welche unter dem Schiffsbauer arbeiten, ihres Lohnes wegen keine Ansprüche an das Schiff haben, wenn dieser es für eine bestimmte Summe zu liefern übernommen hat und ihnen dieses bekannt gemacht ist.

Wenn bei einem Schiffsbau Rollen, Dielen und Winden geliehen werden und brechen, so trägt der Eigenthümer den Schaden, sind sie aber ohne Consens des Eigenthümers genommen, und brechen, so trägt er den Schaden nicht **).

Ein Gegenstand der gewöhnlich nicht in dem Mählbriefe erwähnt wird, und der sich häufig zuträgt, ist dieser, daſs die Schiffsbauer sich bei dem Calcul ihrer Baurechnung, so wie fast immer bei Häuserbauten geschieht, verrechnen und den Kaufpreis zu geringe anschlagen. Oft entdeckt dies sich schon in der Mitte des Baues, und wenige Bauherren sind so unbillig, daſs sie nach dargelegtem Beweise über die Verrechnung, dem Schiffsbauer nicht sollten eine Vergütung zuflieſsen lassen. Auf rechtlichem Wege würde dieselbe schwerlich zu erstreiten seyn, weil alle desfalsige Römische Gesetze und die Principien des Contractus locati et conducti dagegen sind ***). Da indeſs, wie gesagt, die bürgerliche Gesellschaft so sehr dabei interessirt ist,

*) Cap. 52.

**) Cap. 230.

***) Loccenius de jure maritimo. Cap. 2. Not. 4.

dafs die Schiffe tüchtig gebaut werden; so wäre eine gesetzliche Bestimmung gut, dafs, falls der Schiffsbauer bei einem Schiffsbaue auf eine für Schiffsbauer zu entschuldigende Weise, durch plötzliche Steigerung der Holzpreise, Ausfuhrverbote u. s. w. und ohne in mala fide zu seyn, um den Bauherrn zur Erbauung eines Schiffes zu reitzen, sich verrechnet haben sollte, und Partheien sich nicht darüber vereinigen könnten, sie nach kunstverständiger Männer Erkenntnifs, ihren Schaden dergestalt ersetzt haben sollten, dafs ihnen ihre justificirbaren Auslagen vergütet und der wohlfeilste in ihrer Gegend gangbare Lohn für sie und ihre Arbeiter zuerkannt würde. Diese Grundsätze sind in dem Geiste des Consulats.

Um Inconvenienzen dieser Art zu vermeiden werden zuweilen die Mählbriefe dahin errichtet, dafs das Kaufpretium des Schiffes nicht ganz bestimmt, sondern nur entweder der Preis einzelner Theile des Schiffes bedungen oder nur ein Salarium für den Schiffsbauer, für seinen Rifs und seine Aufsicht über den Bau festgesetzt wird, und sowohl der Ankauf der Materialien, als das Arbeitslohn für Rechnung des Bauherrn geht.

Da dies gröfsere Unsicherheit in vieler Hinsicht erzeugt; so ist die erste Art der Baucontracte vom Staate vorzugsweise zu befördern.

Es ist nach dem Hanseatischen Statute, den Mitrhedern nicht erlaubt bei dem Baue eines Schiffes ohne Einwilligung der übrigen Rheder, Lieferungen zu

übernehmen, eben so wenig steht es dem Schiffer frei, Sachen dazu zu kaufen ohne von den Rhedern dazu beauftragt zu seyn *).

Wer trägt die Gefahr, wenn ein Schiff durch Feuer oder Wasser anderweitig, auf den Werften der Schiffsbauer Schaden leidet? — Offenbar der Eigenthümer, wenn andere nicht in Culpa sind. Das Consulat der See sagt über diesen Punct:

„Den Schaden, der durch Schuld oder Nachläfsigkeit des Schiffsbauers entstanden ist, hat er dem Bauherrn zu ersetzen, wenn aber der Schaden und Nachtheil nicht aus ihrer (der Meister) Schuld oder Nachläfsigkeit herrührt, so ist es auch nicht Recht, dafs sie dafür haften **).“

Ein zweiter Contract, der bei der Erbauung der Schiffe bisweilen errichtet wird, ist der Bodmereicontract.

Herr Benecke in seinem berühmten System des Assecuranz- und Bodmereiwesens ***), theilt daher den Bodmereicontract in 2 Classen:

1. wenn der Werth der verbodmeten Sache blofs wieder hergestellt wird, die gewöhnlichste Art der Bodmerei;
2. wenn der Werth derselben vermehrt wird.

*) Hanseatisches Seerecht. T. 1. Art. 5. u. 6. Kuricke jus maritimum Hanseaticum ad locum citatum.

**) Consulat der See, im 52sten Capitel.

***) 1ster Theil, 1stes Capitel, 9ter Abschnitt.

Zu der zweiten Abtheilung gehört in der Regel der Contract, wenn Geld zur Fortbauung eines Schiffes hergeschossen wird.

Sodann ist der Bodmereicontract ein Contract zwischen dem Rheder und dem Anleiher über eine gewisse Summe, die auf das Schiff zu gewissen Bodmereizinsen angeliehen und nach Verlauf einer bestimmten Zeit oder bei der Ankunft des Schiffes an einem bestimmten Orte zurückzubezahlen ist. Herr Benecke nimmt von dieser Art der Bodmerei an, daſs der Bodmerist so zu beurtheilen sei, als wenn er der Versicherer für die vorgeschossene Summe sei, z. B. groſse und particuläre Havarie zu tragen habe u. s. w.

Die positiven Gesetze unterscheiden die beiden Arten zur Vermehrung oder zur Herstellung des ursprünglichen Werthes nicht allenthalben genau, und haben fast alle nur die eigentliche Bodmerei bei ihren Bestimmungen vor Augen.

Das Hamburgische Gesetz nimmt auf den hier abgehandelten Bodmereicontract keine Rücksicht *).

Das Dänische Gesetz nennt diese Art Bodmereibriefe, Bielbriefe. Es verordnet, daſs wenn auf ihn zur Anbauung eines neuen Schiffes Geld vorgeschossen wird, diese Summe vor Versegelung des Schiffes berichtiget werden soll, und daſs, wenn mehrere solche Bielbriefe ausgestellt sind, wie bei Obligationen, die

*) Benecke l. c. Pag. 117.

älteren den jüngeren (nicht wie es umgekehrt bei den Bodmereibriefen im eigentlichsten Sinne des Worts, der Fall ist) in der Priorität vorgehen, und daſs sie zu mehrerer Authenticität bei der Errichtung gerichtlich verlesen werden sollen *).

In den Belgischen Provinzen wurden vormals, dem Herkommen nach, die Bodmereibriefe, nach welchen Geld zur Erbauung der Schiffe vorgeschossen war, den Bodmereibriefen über Seeschäden, den eigentlichen Bodmereibriefen, bei einer Concurrenz vorgezogen **).

Ein Altonaer Kaufmann rüstete ein Schiff nach der Küste von Guinea aus. Die Kosten der Ausrüstung überstiegen seine Kräfte. Er lieh Bco.ℳ 40,000: auf Bodmerei, die Summe reichte aber auch nicht zu, und es entstand Concurs über das Schiff. Das Document über die Bodmereisumme wurde wegen seiner Form angefochten, und die Lieferanten verlangten vor demselben, und ante omnes, aus dem Schiffe befriedigt zu werden. Erkannt wurde, daſs diejenigen von ihnen, die nicht auf Credit verkauft und bei der Lieferung hatten Geld haben sollen, jure separationis aus dem Auctionsertrag der gelieferten Effecten befriediget werden sollten.

Das Schiff mag nun für eigene oder fremde Rechnung, zu Folge eines Mählbriefes erbaut seyn; so

*) Christians V. Gesetzbuch, 4tes Buch, 5tes Capitel.

**) Vinnius ad Pekii commentarium. Pag. 95. Loccenius de jure maritimo. Cap. 2. No. 2.

wird, nach Beendigung eines Baues, eine Acte über den Bau des Schiffes von dem Zimmermann ausgestellt, welche Bielbrief genannt wird.

Von dem Englischen, Französischen und Amerikanischen Register, welches mit dem Inhalte des Bielbriefes anhebt, werden wir im 4ten Capitel sprechen.

In Dänemark, in Schweden und in Norddeutschland ist der Bielbrief *) ein, von einer obrigkeitlichen Person oder einem Notarius oder sonst jemandem, auf eine urkundliche Weise ausgestelltes Document des Schiffsbauers, über den Bau des Schiffes, welches gewöhnlich enthält, daſs er für seine Rechnung oder für Rechnung von N. N. ein Schiff, von welchem die genaue Beschreibung aufgeführt wird, in der und der Zeit, an dem und dem Orte, von gutem gesunden (und von inländischem) Holze gebaut habe, und daſs er das Schiff für alle Ansprüche, so der Zimmerung wegen daran gemacht werden, garantire, und dafür Eviction leisten wolle, und daſs er, insofern es für fremde Rechnung gebaut ist, dafür die Summe von — empfangen habe. Diese Acten werden gewöhnlich beeidigt und in Protocollen unterschrieben, damit Duplicate und Copien davon ertheilt werden können. In Preuſsen muſs erst zum Bau eines Schiffes eine obrigkeitliche Einwilligung eingeholt werden, und sind die in Hinsicht der Beschaffenheit der Materialien, der Regelmäſsigkeit und

*) Das Formular eines Deutschen Bielbriefes steht im wohlinstruirten Schiffer Appendix XXXI.

Festigkeit des Baues ergangenen Vorschriften verletzt; so kann die Obrigkeit, bewandten Umständen nach, das Schiff aus einander nehmen und die Materialien für Rechnung des unbefugt Bauenden öffentlich verkaufen lassen, und im Preufsischen ist der Bielbrief der obrigkeitliche Attest über den vorschriftmäfsigen Bau des Schiffes *). Es liegen einige Werfte für die Schiffahrt von Hamburg und Altona auf Hannöverschem Territorium. Die Franzosen haben das Princip, dafs kein Schiff frei ist, welches zu irgend einer Zeit während eines obschwebenden Krieges einen feindlichen Eigenthümer gehabt hat. In dem Falle des Altonaer Schiffes Wilhelmsburg, welches auf einem solchen Hannöverschen Werfte gebaut war, wurde dieses Princip urgirt. Die neutralen Rheder haben die äufserste Vorsicht auf das Datum der Bielbriefe zu wenden, welche dergleichen Werfte erwähnen, und auf die Zeit, in welcher nach dem Bielbriefe der Bau des Schiffes angefangen ist.

Während eines Krieges zwischen Rufsland und Frankreich war man bei mehreren aufgebrachten neutralen Schiffen in Frankreich zur Zeit des Directorii zweifelhaft darüber: ob sie in Rufsland während des Krieges erbaut wären oder nicht, insofern über den Anfang des Krieges Streit zwischen den Partheien war.

In vielen Ländern wird strenge auf die Existenz eines Bielbriefes gehalten. In Dänemark wurde die

*) §. 1390, 1391 u. 1392 des Preufsischen Landrechtes.

Existenz desselben am Bord der Schiffe vormals nicht gesetzlich nothwendig erachtet. Durch die Verordnung vom 4ten Mai 1803 aber wurde ein Bielbrief, als nothwendig von allen Schiffen gefordert, denen Seepässe zugestanden wurden, und da viele Schiffe in der Fahrt waren die keine Bielbriefe hatten und deren Ursprung die Eigenthümer nicht erforschen und daher keine Bielbriefe herbeischaffen konnten, so wurde durch eine Verordnung vom 8ten Juni 1803 erlaubt, dafs die Eigner darüber eine notarielle Declaration ausstellen, und auf dieselbe statt des Bielbriefes von der Obrigkeit eine anderweitige Acte, Bielbriefscertificat, impetriren konnten. Für die Schiffe aber die seit dem 4ten Mai 1803 von Dänen angekauft sind, hat schlechterdings ein Bielbrief herbeigeschaft werden müssen, selbst wenn sie Prisenschiffe waren. Dieses ist abgeändert und nach einem neuen Gesetze vom 9ten April 1810 ist in Ermangelung eines Bielbriefes ein Bielbriefscertificat oder eine Condemnationsacte hinreichend.

Die gesetzliche Nothwendigkeit eines Bielbriefes am Bord der Schiffe, ist selbst durch das Dänische Kaperreglement vom 28sten März 1810 auch bei fremden neutralen Schiffen gefordert und durch den Mangel desselben, die Aufbringung derselben (nicht Condemnation) gerechtfertiget. Dänemark hat sich dadurch von dem Englischen und Französischen Prisenrechte entfernt; da es aber den Grundsatz, frei Schiff, frei Gut aufgestellt hat, so war Dänemark zu entschuldigen, wenn es genauer die gewöhnlichen Schiffspapiere auf der See

forderte, wie die anderen Nationen, die diesen Grundsatz nicht ausüben. In Rücksicht des Prisenrechtes, des Assecuranzrechtes und der Staatsöconomie jedes Landes, ist die Existenz eines Bielbriefes von der äufsersten Wichtigkeit, und diejenigen Flaggen die denselben, oder Register, bis jetzt noch nicht führen, wie z. B. die vormaligen Papenburger, sollten billig von ihren Behörden damit versehen werden.

Eine eigene Art der Bielbriefe sind diejenigen, welche über Aufzimmerung von Wracken ertheilt werden, und in welchen die Garantieleistung auf die Arbeiten des Schiffsbauers und derjenigen, die unter ihm gearbeitet haben, beschränkt, und angeführt wird, dafs die Zimmerung von altem und neuem Holze geschieht. In grofsen Kauffahrteihäfen werden häufig alte Schiffe zum Auseinandernehmen verkauft; oft findet es sich bei der Abreifsung, dafs noch Theile des Schiffes wieder zum Baue eines neuen Schiffes tauglich sind, und da bei alten Schiffen die Papiere gewöhnlich in beschwerlicher Menge vorhanden sind, so werden sie ganz bei Seite geworfen und der neue Bielbrief hebt die Reihe der Papiere an. Es leidet aber keinen rechtlichen Zweifel, dafs wenn der Kiel des alten Schiffes bleibt und die Identität des Schiffes erwiesen wird, Bodmerei- und andere Ansprüche gegen ein solches Schiff, ungeachtet seiner Verneuerung, geltend gemacht werden können *).

*) Kuricke Resolutio Quaestionum illustrium, 4. in seinem jure maritimo Hanseatico.

Indeſs ist es vernünftig, wie in dem Code de commerce, eine Präscriptionszeit für dergleichen Schulden festzusetzen. In Spanien, woselbst Schiffe zuweilen Privilegien dafür erhalten, daſs sie glorreiche Gefechte bestanden haben, ist man sehr sorgfältig darauf bedacht, den Kiel des Schiffes zu bewahren, und wir sahen ein Schiff dieser Art in Hamburg aufzimmern, welches unglaublich alt war.

So bestimmt das Römische Gesetz auch, daſs wenn ein Schiff legirt, und nachmals von Grund auf neu verzimmert ist, ohne Veränderung des Kiels, der Legatar das Schiff vindiciren könne *).

Wenn aber das Schiff ganz auseinandergenommen, hierauf wieder zu einem Schiffe verbaut und selbst ein Schiff von den alten Theilen wieder zusammengesetzt wird, so verliert der Legatar seine Ansprüche **).

Die alten Juristen stritten sich, wem ein Schiff gehöre, dem Eigenthümer des dazu verbrauchten Holzes oder dem Schiffsbauer. Kuricke bemerkt nach dem Römischen Rechte ad Quaestionem V., dem Schiffsbauer, weil die Baumaterialien in den vorigen Stand nicht zurückgeliefert werden können, und weil der Kiel des Schiffes wie der Boden eines Hauses (aedificium solo cedit) anzusehen sei. Die Untersuchung ist ohne vielen practischen Nutzen.

*) L. 24. §. de legatis.

**) L. 10. §. 7. D. quibus modis usus fructus amit.

Nach dem Consulat der See *) durften Schiffe in dem ersten Jahre nach ihrem Baue nicht verkauft werden.

In mehreren Nordischen Staaten war es nicht erlaubt ein neu gebautes Schiff eher zu verkaufen, als bis es für inländische Rechnung mehrere Reisen gemacht, oder eine bestimmte Zeit seit der Erbauung verstrichen war.

Nach dem Hamburgischen Recefs von 1610 z. B. durften Schiffe in den ersten 10 Jahren nach ihrem Baue nicht an Fremde verkauft werden **).

Es ist ausgemacht, dafs neu erbauete Schiffe in den ersten Jahren den sichersten und gröfsten Gewinn abwerfen; weil jeder in sie zu laden wünscht und die Assecuranzen niedrig sind. Wir glauben aber dafs das Privatinteresse genug für sich selbst sorgen wird, ohne dafs das Gesetz nöthig hat, es in dieser Hinsicht in Vormundschaft zu nehmen.

In England, Frankreich und Amerika, erhält in der Regel kein Schiff die Rechte der National-Schiffe, wenn es nicht im Lande erbauet oder von dem Feinde erobert ist. In ersterem Lande mufs jetzt der Kiel eines ausländischen gestrandeten Wrackes neu gelegt seyn, wenn das Schiff nach der Verzimmerung der Nationalschiffahrt einverleibt werden soll. In Frankreich können Kaper mit specieller Erlaubnifs der Regierung

*) Cap. 47.

**) Langenbeck, Pag. 8.

im Auslande gebauet seyn und doch Kaperbriefe erhalten.

Wenn ein Land in der Schiffsbaukunst noch zurück, oder wenn es arm an Schiffsbauholz ist; so muſs die Freiheit des Schiffshandels nicht weiter beschränkt werden, wie etwa in Dänemark durch eine Abgabe beim Ankauf fremder Schiffe.

In Schweden erhalten Schiffe, die in Schweden gebaut sind, oder deren Reparatur nach Schwedischem Ankauf ihren Werth übertroffen hat, Abgabefreiheit als einen Vorzug vor anderen Schiffen unter Schwedischer Flagge *), so wie auch darin der wesentlichste Unterschied in England und Amerika zwischen den Schiffen besteht, die ganz der Nationalität einverleibt sind, und denjenigen die unter der Flagge des Landes nicht alle Rechte besitzen.

*) Hagemeisters Schwedisches Seerecht, Pag. 231 u. f.

Zweites Capitel.

Von der wahren oder simulirten Eigenthumserwerbung und deren Documentirung, hauptsächlich in Hinsicht der Alleinrhederei.

Literatur.

Jacobsen, Handbuch des practischen Seerechtes der Engländer und Franzosen. Hamburg 1803.

Robinsons Reports of cases argued and determined in the High Court of Admiralty. London.

Code des prises et du commerce de terre et de mer, par Dufriche-Foulaines. Paris 1804.

Da die Materie, welche dieses Capitel behandelt, vorzüglich in prisenrechtlicher Hinsicht wichtig ist, so findet man die hier berührten Grundsätze zum Theil umständlich in obigen Werken erläutert.

Sind Schiffe für Rechnung des Schiffsbauers erbauet, oder sollen sie für denjenigen in die Fahrt gesetzt werden, für dessen Rechnung sie von dem Schiffsbauer gebauet sind, so wird in Dänemark und anderen Nordischen Ländern, das Eigenthumsrecht durch den Bielbrief documentirt.

Das Eigenthum von Schiffen wird aufser dem, dafs man sie selbst bauen läfst, durch Ankauf von denjenigen Personen erworben, welche gesetzlich befugt sind solche zu verkaufen. Der Kaufbrief enthält gewöhnlich den Namen des Käufers und Verkäufers.

Geschieht Kauf oder Verkauf in Vollmacht, so ist es rathsam, vorzüglich bei letzterem Falle, nach dem Prisenrechte, dafs die Vollmacht dem Kaufbriefe angehängt, oder von dem Beamten, der den Kaufbrief attestirt, erwähnt werde *).

Die Gröfse und den Namen des Schiffes.

In Dänemark kann solcher jetzt nur bei der ersten Einverleibung in die Nationalschiffahrt verändert werden, so auch in England und in mehreren andern Ländern.

Die Bemerkung ob es mit oder ohne Inventarium verkauft wird.

Von dem Inventario erhält der Käufer gewöhnlich vor dem Kaufe eine Specification, so, dafs dieselbe das Criterium bei einem sich über das Schiffs-Inventarium, zwischen dem Käufer und Verkäufer, erhebenden Streite abgiebt. Ist ein Schiff ohne Edirung einer Specification cum Inventario verkauft, so gehören dazu alle Inventarienstücke, welche bei dem Ankauf am Borde des Schiffes waren. Es ist ein Kunstgriff schlechter Schiffsrheder, wenn sie Schiffe an Unkundige

*) Französisches Reglement vom Jahre 1778. Art. 7.
Jacobsen, Handbuch des Prisenrechtes. Ister Thl. Pag. 303.

verkaufen, vor der Unterhandlung und dem Abschlufs des Handels das Inventarium zu verkleinern, gute Segel mit schlechten zu vertauschen u. s. w., daher die Edition eines Inventarii mit der Bestimmung der Qualität der Stücke desselben, z. B. neue Segel, halbverschlissene Segel u. s. w. eine nothwendige Vorsichtsmaafsregel und in Preufsen gesetzlich ist *).

Die alte Frage, ob ein Boot zu dem Inventario des Schiffes gehöre oder nicht, welche das Römische Recht verneint, kann heutiges Tages als geschlichtet angesehen werden, da sie gewifs nirgends verneint werden wird **). Falls der Käufer bei der Besichtigung des Schiffes ein Boot bei dem Schiffe gesehen hat, welches bis dahin dazu gehörte, von dem Verkäufer aber davon genommen ist, so hat er ein Recht die Auslieferung zu verlangen, wenn der Verkäufer es nicht angezeigt hat, dafs er das Boot von dem Schiffe getrennt und zu einem anderen Schiffe geschlagen habe.

So viel uns bekannt, ist in keinem Lande der Veruntreuung der Schiffsinventarienstücke bei Aufbringungen durch Gesetze und gehörige Einrichtungen hinlänglich vorgebeugt, die in allen Häfen in einem hohen Grade im Schwange geht. Gewöhnlich sind Prisen- und andere angehaltene Schiffe, vom Freunde und Feinde, nackt und blofs geplündert, wenn sie verkauft werden, welches zum Schaden der Eigenthümer ihren Werth sehr vermindert.

*) Landrecht. Pag. 1399.
**) Landrecht. Pag. 1398.

Den Ort wo das Schiff liegt.

Nach dem Englischen Prisenrechte ist es nicht erlaubt, feindliche Schiffe, und bei einem nahe bevorstehenden Kriege, Schiffe die in den Krieg verwickelt werden, in Transitu zu kaufen *). In den Fällen Yda und Kingma und in anderen Fällen ist es sonst entschieden, dafs man Eigenthum in Transitu kaufen könne **).

Der Code de commerce erlaubt einen Ankauf von Schiffen in transitu, allein nach den Grundsätzen des Prisenrechtes bleibt ein solcher Ankauf allemal gefährlich.

Ferner steht in dem Kaufbriefe die Kaufsumme und die Art der Berichtigung derselben, die Quitung dafür, und das Bekenntnifs des richtigen Empfanges.

Gefährlich ist es der Bezahlung der Kaufsumme durch Wechsel in dem Kaufbriefe zu erwähnen, weil dies in den Prisengerichten Verdacht erregt ***). Bei kleinen Holländischen und anderen kleinen Schiffen, wird oft die ganze Kaufsumme creditirt, von den Frachten abbezahlt und bis zur gänzlichen Berichtigung derselben, dem Verkäufer das Eigenthumsrecht in dem Kaufbriefe reservirt. Dies ist bei den geringen Vermögensumständen der geringeren Schiffsrheder ein nothwendiges Uebel. Es verführt die armen Schiffer

*) Robinsons Reports. Vol. 5. Pag. 172.

**) Robinsons Reports. Vol. 5. Pag. 131.

***) Merkwürdige Entscheidungen der Londoner und Pariser Prisengerichte. Altona 1802. Pag. 158.

aber, Jahrelang auf die alten Papiere, auf die Namen der alten Rheder zu fahren, zumal wenn diese Ausländer sind, deren Flagge besser oder wohlfeiler ist wie ihre Landesflagge, und wenn sie einem Prisenrichter in die Hände fallen, der die Gebräuche der See nicht kennt, oder dem sie vollkommen gleichgültig sind; so ist das sonst unverdächtige Eigenthum dadurch verloren.

Ferner steht in dem Kaufbriefe die Verbindlichkeit zur Evictionsleistung.

Diese geht in der Regel nur auf die Evictionsleistung für Bodmerei- und Havarieschulden und andere Schiffsschulden der Art, für welche das Schiff haftet. Der Code de commerce setzt in Hinsicht der Verhaftung des Schiffes fest, daſs solche für alle Schulden haften, die das Gesetz in Hinsicht des Schiffes privilegirt nennt, wozu es, auſser obigen Schulden, Gage, Assecuranzprämie, Schadensleistungen die den Abladern gebühren, und andere Schulden der Art zählt. Es leidet keinen Zweifel, daſs, wenn verkaufte Schiffe Schulden dieser Art bezahlt haben, der Regreſs darüber und auf Schadensersatz gegen den Verkäufer freisteht *).

Demnächst folgt in der Regel in den Kaufbriefen das Geständniſs, das Schiff empfangen und alles nach Genüge befunden zu haben.

Nach rechtlichen Principien ist die wirkliche Tradition eines verkauften Schiffes, eine sehr zu

*) Art. 190—194 incl. u. 196.

empfehlende Maaſsregel für den Verkäufer, um keinem Streite über die Feuersgefahr und Schäden der Art ausgesetzt zu seyn, so wie sie wieder für den Käufer zu empfehlen ist, um zu vermeiden, daſs sein Schiff für alle und jede Schulden des Verkäufers, nicht in Ansprache genommen werde. Kann keine wirkliche Tradition bei einem verkauften Schiffe vorgenommen werden; so leidet es keinen Zweifel, daſs die Unterzeichnung und Auslieferung des Kaufbriefes von Seiten des Verkäufers, einer symbolischen Tradition gleich zu achten ist. So wie dies in England mehrmals gerichtlich in Sachen die nicht prisenrechtlich behandelt wurden, entschieden ist *).

Der Kaufbrief wird selten privatim errichtet, weil Duplicate oft nöthig sind, und wird deshalb, und weil er oft Fremden vorzuzeigen ist, von öffentlichen Personen errichtet. Der Code de commerce stellt es in die Willkühr der Partheien, ihn privatim, oder durch öffentliche Personen zu errichten, nur muſs der Kaufcontract schriftlich seyn **).

Es ist unter den Theoretikern lange darüber gestritten, ob Schiffe zu den beweglichen oder unbeweglichen Eigenthumstheilen gehören. Die von der ersten Meinung waren, sagten: das Bewegliche welches mit Unbeweglichem zusammenhängt, wird für unbeweglich erachtet, und ein hölzernes Haus, welches

*) Abbott. Pag. 10.

**) Code de commerce. Art. 195.

bewegt werden kann, gewährt dennoch hypothekarische Rechte. Die Gegner führten dagegen mit Recht an, weil Schiffe sich bewegen und zur Bewegung geschickt sind, so gehören sie zu den beweglichen Sachen, und beriefen sich auf Römische Gesetzesstellen, in welchen Schiffe unter beweglichen Objecten aufgeführt werden *).

Die Hamburgischen alten Gesetze, so wie die neue Hamburgische Fallitenordnung, Art. 19. zählt sie zu den Immobilien, und Langenbeck **) nennt sie See- und fliefsende Packhäuser.

Auch der Code de commerce rechnet sie dazu ***).

Dieser Streit führte in denjenigen Ländern, in welchen die Pfandgerechtigkeit an die Schiffe nicht gehörig bestimmt war, zu endlosen Discussionen.

Schon von Alters her ist, so wie jetzt, das Eigenthum der Schiffe in der Regel durch schriftliche Urkunden erwiesen, welches bei anderem beweglichen Eigenthum, welches zu Markte gebracht werden kann, nicht der Fall ist, und hauptsächlich daher rühret, weil jeder Schiffseigenthümer jeden Augenblick in dem Falle ist, seinen Rechtstitel in Häfen und auf der See anderen erweisen zu müssen, und daher bei dem Ankauf um so vorsichtiger seyn mufs. Er kann über die

*) Roccus de navibus et naulo Not. XXXIX.

**) Pag. 19.

***) [illegible]rt. 190.

Rechtstitel nicht leicht anders als durch seine eigene ihm imputirbare Schuld betrogen werden, wovon die Gefahr durch die Evictionsleistung des Verkäufers in *nicht* publicistisch zweifelhaften Fällen verringert wird.

Der Käufer, sagt der alte Targa *), muſs sich vorsehen, daſs das Schiff „possa solcare ogni acqua come si suol dire del cavallo se possi bevere di tutte l'acque" (jedes Gewässer befahren könne, so wie man zu sagen pflegt in Hinsicht des Pferdes, daſs es von jedem Wasser trinken könne).

Die Kaufbriefe über Schiffe sind wieder in Privat- und öffentliche Kaufbriefe abzutheilen. Wir haben eben von Evictionsleistung aus Privatkaufbriefen gesprochen. Es bleibt noch die Frage zu beantworten über, in wie ferne Schiffe, die durch öffentliche Autoritäten verkauft werden, für Schulden die vor dem Verkauf auf das Schiff hafteten, responsable bleiben. Wenn Schiffe Bodmerei- und anderer Schulden der Art halber gewissermaſsen in Concurs verkauft werden; so beurkundet, denken wir, der öffentliche Kaufbrief die Mortificirung der vormaligen Schulden, und wir glauben, daſs in jedem fremden Lande ein auswärtiges Mortificationsurtheil und ein gerichtlicher Verkauf in concursu respectirt werden sollte, wie auch sonst die Gesetze über die Rechtskraft auswärtiger Urtheile

*) Ponderazioni Cap. 22 del Contrato di compra e vendita di nave. Pag. 48.

lauten mögen, weil der Nutzen der Schifffahrt überall gleiche allgemeine Rechtsprincipien erheischt. Wir glauben aber, daſs der von den Schiffsrhedern veranstaltete gerichtliche Verkauf ohne diese Wirkung seyn muſs, wenn kein öffentliches Proclam demselben vorhergegangen ist, weil sonst jeder, der betrüglich handeln will, sich den Bodmerei- und anderen Schulden seines Schiffes von dieser Art dadurch entziehen könnte, daſs er das Schiff öffentlich verkaufen lieſse.

Nach dem Code de commerce *), expirirten Schulden der Art nach dem freiwilligen Verkauf, wenn das Schiff für den neuen Käufer eine Reise gemacht hat. Das Gesetz nimmt an, daſs eine Reise dann existirt habe, wenn der Abgang und die Ankunft des Schiffes in 2 Häfen constatirt werden kann und 30 Tage nach der Abreise verflossen sind, und wenn es 60 Tage, ohne in einem anderen Hafen angekommen zu seyn, in See gewesen und nach dem Abgangshafen zurückkommt, oder es über 60 Tage, ohne daſs von Seiten der Creditoren Reclamationen gemacht sind, unter Segel gewesen ist.

Die Begebenheiten des Meeres, Kapereien, Sturzseen und andere Unglücksfälle, Drang der Verhältnisse in Kriegszeiten, unterbrechen oft die Kette der Kaufbriefe, so daſs es dem Eigenthümer nicht möglich wird, sie wieder herzustellen, weil er nicht weiſs, wohin er sich zu wenden hat. Es werden daher oft Schiffe verkauft, bei denen gar keine frühere Eigenthumstitel sind,

*) Art. 193 u. 194.

als der von dem letzten Eigenthümer gezeichnete Kaufbrief. Was hier zuletzt gesagt ist, geht auf die Nord-Europäischen Continentalschiffe. Was England und Amerika betrifft, so haben diese Länder die vortreffliche Einrichtung des Registers, in welchem oder auf welchem die Eigenthumsveränderungen bemerkt werden, und die Kaufbriefe bleiben zu Hause.

Nach dem bisherigen Seeherkommen ist es ausgemacht gewifs, dafs von den Europäischen Continentalschiffen nur die Führung des letzten oder der letzten Kaufbriefe erforderlich gewesen ist, vorzüglich wenn sie glaubwürdigerweise vor Ausbruch eines obschwebenden Krieges datirt sind.

Diejenigen, welche Französische Prisenrechtsgrundsätze angenommen haben, erkennen die Eigenthumsrechte der Käufer nicht, welche Schiffe ankauften, die während eines obschwebenden Krieges einen Augenblick einen feindlichen Eigenthümer gehabt haben, und man ist über den Ausbruch der Kriegsepoche oft sehr schwierig gewesen, indem man z. B. in dem Kriege, der durch den Amiener Frieden beendigt wurde, den Kriegsstand zwischen Frankreich und Rufsland von der Epoche datiren wollte, in welcher die Franzosen durch Catharina II. aus Rufsland verwiesen wurden. Doch würde man bei dem jetzigen Französischen Prisenconseil erwarten dürfen, dafs die Epoche, von welcher die angesehensten Prisenrechtslehrer den Kriegsstand annehmen, in den Entscheidungen mehr würde beachtet werden, z. B. formelle Kriegserklärung, Anfang des Blutvergiefsens, Ertheilung von

Kaperbriefen. Der Ankauf von Schiffen, welche die Feinde den Franzosen abnahmen und condemnirten, ist den Neutralen von den Franzosen erlaubt, wenn Condemnationsacten dabei sind. Von Seiten Englands war der Ankauf feindlicher Schiffe aller Art, den Neutralen erlaubt, nur wurden diejenigen davon ausgenommen, die von Kriegführenden in neutralen Häfen, durch ihre dortigen Consuln, z. B. in den Norwegischen, während des Revolutionskrieges, condemnirt waren. Diese können während der Dauer des Krieges (die Englische Admiralität hielt sich nicht competent, über die Vindication eines Fremden — eines Amerikaners — nach gleichen Grundsätzen zu entscheiden), von den Englischen Eigenthümern in England vindicirt werden, nur ist der Englische Eigenthümer, wenn er sich legitimirt, verpflichtet, die Verbesserungskosten zu vergüten. Friede aber endiget, sagt Sir Wm. Scott, das Vindicationsrecht, da er Titel durch den Friedensschlufs rechtskräftig macht, die aus dem Kriege herstammen*).

In dem Falle des Schiffes Hendrick et Maria — Baar, hatte Sir Wm. Scott, obgleich er das entscheidende Princip für unrichtig erkannte, Dänischen Kaufleuten ein vormals Englisches Schiff zugesprochen, welches von einem Holländischen Kaper nach Norwegen aufgebracht war, und während es dort liegen blieb, im Haag condemnirt, und hierauf in öffentlicher Auction in Norwegen an den Dänen verkauft war, und

*) Sophie, Capitain Asmus, Robinson 6 Pag. 138.

von dem Englischen Eigenthümer bei einer Englischen Aufbringung vindicirt wurde, weil er es für billig hielt, dafs eine Prise entweder nach dem Kriegführenden Lande oder dem Lande eines Alliirten gebracht werden müfste, um legal condemnirt werden zu können *). Das Appellationsgericht bestätigte indefs seine Entscheidung, indem es obige Sache und zwei andere über die Schiffe, der glückliche Peter und jonge Jan entschied, bei welcher Gelegenheit Sir W. Grant den 7ten Aug. 1807 sagte:

England hat Prisen vormals condemnirt, die in neutralen Häfen eingebracht waren und sie dort verkauft. Die billige Art, irrige Gesetzesprincipien zu verbessern, wenn ihr Irthum erkannt wird, müfste darin bestehen, dafs wir zuerst selbst unser Gesetzesprincip veränderten. Wenn dieses auf eine Weise abgeändert ist, dafs es neutralen Kaufleuten bekannt würde, so wird die Frage, so weit solche sie betrifft, wesentlich verändert seyn. Es wird ihnen dann nicht mehr freistehen, sich auf unsere Praxis zu berufen. Sie müssen dann mit anderen Gründen hervorkommen, ihre Forderungen zu unterstützen, und dann werden viele Rücksichten, die bei der Verhandlung dieser Sache vorkommen, sehr ernsthaft in Ueberlegung zu nehmen seyn **).

Neutrale sehen daher, wie gefährlich der Ankauf solcher Schiffe ist, zumal da die Admiralität schon die

*) Robinson 4. Pag. 43.

**) Robinson 6. Pag. 140.

Condemnation über das Holländische Schiff Herstelder-de Koe, welches Engländer nach Norwegen gebracht hatten, aufhob, als sie erfuhr, daſs es nicht nach England, wie sie angenommen hatte, sondern nach Norwegen aufgebracht worden sei *).

Wenn ein Schiff vom Feinde gekauft ist und hierauf fortwährend im feindlichen Handel bleibt, so werden, nach der Entscheidung in der Sache Jenny, Capitain Noster, keine further proofs über das Eigenthum zugelassen **).

In dem Falle des Schiffes Omnibus-Tenner, von dem angenommen wurde, daſs es einem Engländer gehörte, und bloſs scheinbar an einen Preuſsen übertragen sei, sagte Sir Wm. Scott den 23sten July 1805:

„Das Gericht hat oft Gelegenheit gehabt zu bemerken, daſs wenn ein Schiff, von dem man vorgiebt, daſs es verkauft sei, fortfährt, unter der vorigen Leitung zu bleiben und den feindlichen Handel zu betreiben, den es vorher betrieben hat, die Schwüre der ganzen Welt das Gericht nicht überzeugen werden, daſs die Transaction ehrlich gemeint sei," und entschied wie in dem vorigen Falle ***).

Es fragt sich, ob die Evictionsleistung, welche in Kaufbriefen verschrieben wird, auf Fälle obiger

*) Robinson I. Pag. 119.

**) Robinson 6. Pag. 138.

***) Robinson 6. Pag. 71.

Art geht, da bei gestohlnem Eigenthum und Fällen der Art, jeder der ohne rechtmäfsigen Anspruch besitzt und der dem wahren Eigenthümer gerecht werden mufste, Regrefs an seinen Vormann hat. Wir glauben diese Frage verneinen zu müssen, da die Grundsätze des Civilrechts hier deshalb nicht Statt haben können, weil die Rechtmäfsigkeit des Vindicationsrechtes von den neutralen Mächten bis jetzt immer bekämpft ist, und sie Schiffen die keine andere Eigenthumsbeweise führten, als welche sich auf dergleichen Condemnationsacten gründeten, ihre Pässe verliehen, und weil in den Kaufbriefen die Evictionsleistung auf Bodmerei- und dergleichen Schulden und Lasten der richtigen Interpretation nach sich beschränkt, obgleich der gewöhnliche Ausdruck in den Kaufbriefen, den Käufer über das Schiff auf allen Häfen und Strömen frei Herr seyn zu lassen, eine andere Interpretation zu rechtfertigen scheint. Weshalb auch mit Recht fast allgemein angenommen ist, dafs der Assecuradeur für diese Art der Condemnation hafte, wenn er sich keine Anzeige über die vormalige Nationalität des Schiffes vorbehielt.

Vormals war man in einigen, gewöhnlich neutral bleibenden, nördlichen Seestaaten, in Kriegszeiten bei Impetrirung der Pässe, mit der Production des auf den Eigenthümer lautenden Kaufbriefes zufrieden, indem es der Regierung, der so wenig wie möglich zu beschränkenden Freiheit des Kaufmanns wegen einerlei seyn mufste, ob ein früherer Grundstein des Eigenthumsgebäudes fehlte, oder nicht, wenn der Käufer seinen

Verkäufer denominirt und den Kaufbrief von ihm producirt, da die Regierung doch nicht alle frühere Rechtstitel für ungültig ansieht, die in anderen Ländern für ungültig erklärt sind und werden.

Man sollte, so lange die jetzige Verfassung besteht, nach welcher nur höchstens die vor Ausbruch eines obschwebenden Krieges errichteten Kaufbriefe erfordert werden, alles bei den Gebräuchen der See lassen, und dem Kaufmann die Sorge für seine Sicherheit, nach wie vor, anheimstellen. Die Dänische Regierung verlangte aber, durch die Verordnung vom 9ten April 1810, daſs zu den Dänischen Schiffspapieren der Kaufbrief des Schiffes gehören sollte, und viele Dänische Beamte, welche die Gesetze ängstlich strenge auslegen, interpretirten das Gesetz dahin, daſs kein Glied der Kette fehlen, daſs alle Schiffskaufbriefe die je errichtet wären, bei dem Schiffe seyn müſsten. Dies hat im Anfange zu groſsen und nachtheiligen Inconvenienzen Anlaſs gegeben, und stört, so lange andere Völker bei den bisherigen Gebräuchen bleiben, die wegen der Seltenheit des Schiffsbauholzes immer nothwendiger werdende Freiheit des Schiffshandels.

Auch das Dänische Kaperreglement vom 20sten März 1810 zählt unter die Papiere, die eine Aufbringung entschuldigen, den fehlenden Kaufbrief, Artikel 10, und ist eben so unbestimmt, wie das Gesetz über die Pässe. Sir Wm. Scott sagte über diesen Gegenstand in dem Falle des Schiffes Welvaart, Capitain Cornelis *):

*) Robinson I. Pag. 123.

Die Thatsache des Ankaufs in einem feindlichen Lande, ist beinahe an und für sich ein Fall für ferneren Beweis. Ist darüber kein Kaufbrief vorhanden, so ist dies an und für sich betrachtet, nach dem beständigen hiesigen Gerichtsgebrauch, ein Fall für einen ferneren Beweis.

Aufser durch Kaufbriefe, kann das Eigenthum von Schiffen (welches freilich selten ist) durch Beweise, dafs man das Eigenthum ererbt hat, durch Schenkungsacten und dergleichen Papiere erwiesen werden, weil kein denkbarer rechtlicher Grund ist, warum diese nicht allenthalben als Rechtstitel respectirt werden sollten. Es ist zu bedauern, dafs die Kaperreglements, die nicht zu genau abgefafst werden können, dieser Eigenthumsbeweise nicht erwähnen.

Eine gewöhnlichere Art der Eigenthumstitel an ein Schiff ist die auf eine Wegnahme in Kriegszeiten erfolgte Condemnation einer competenten Auctorität; da solche indefs beinahe immer an mehrere Personen erfolgt, und der Regel nach die Kapermannschaft einen Theil an den Prisengeldern hat, daher die Schiffe zum Behuf der Auseinandersetzung des Interesses gewöhnlich sogleich wieder verkauft werden; so kommen solche fast nie in See, bevor sie nicht schon wieder andere Eigenthümer haben als den Captor. Das Dänische Prisenreglement fordert daher neben der Condemnationsacte zu den Papieren, deren Mangel die Aufbringung rechtfertiget, einen Kaufbrief. Falls Schiffe von Seeräubern genommen und ohne gehörige Adjudication verkauft sind,

können sie von den vorigen Eigenthümern vindicirt werden. Die Berberesken sind nicht dazu zu rechnen. Schiffe, von Insurgenten gekauft, bleiben aber immer ein unsicheres Eigenthum, insofern es von der Willkühr der Prisengerichte abhängt, nach ihren individuellen Ansichten des positiven Völkerrechtes, darüber zu entscheiden.

Das oben gesagte enthält die Bemerkungen, welche wir über die gewöhnlichen Eigenthumsbeweise der Schiffe vortragen zu müssen glaubten, und wie die Eigenthumsverhältnisse gewöhnlich vor Gericht erscheinen und constatirt werden.

In der Praxis ist es nicht ganz so. Im Handel betrachtet man heutiges Tages die Schiffe nicht anders als alles andere bewegliche Eigenthum, welches blofs durch mündliche Uebereinkunft oder auf blofse Briefe, Quitungen, Reverse und Notizen, in den Büchern von einem auf den anderen übergehen. Die schriftlichen Kaufbriefe sind dann blofs nur Schein-Papiere. Diese Abweichung von der Regel wird durch die grofse Triebfeder des Handels, der Conjunctur nachstreben zu müssen, welche Gestalt man auch annehmen mufs, durch den Drang der Umstände, Verbindungen und Beschäftigungen nicht aufzugeben, ohne welche man nicht leben kann, bewirkt, und wird erleichtert durch das Zutrauen welches ein Kaufmann in den andern setzt, und nach den Prinzipien, auf welchen der Credit beruht, setzen mufs. Am häufigsten gingen vormals diese Veränderungen nur mit Schiffsparten vor. Insofern man

die Vortheile einer neutralen Flagge in Kriegszeiten sucht, heifst dies neutralisiren. Nicht weniger häufig geschieht eine solche Eigenthumsveränderung nach Beendigung eines Krieges, um Antheil an einem geschlossenen Colonial- und Küstenhandel zu erhalten. Wie grofs der Werth dieses Eigenthums ist, darüber enthalten die Archive der Londoner Prisengerichte die auffallendsten Beispiele, wenn man z. B. nur allein bei dem Eigenthum dieser Art, welches nach dem Bruche des Amiener Friedens angehalten wurde, stehen bleibt. Weniger häufig geschah dieselbe um die grofsen Ungelder, die in einem Lande schwerer auf Schiffen ruhen als in einem anderen, zu ersparen. So giebt z. B. ein Rheder, dessen Schiff die mittelländische See nicht mit Sicherheit befahren kann, sein Schiff unter eine Flagge die dort sicher ist, und nimmt dagegen Schiffe auf seinen Namen und unter seine Flagge, die von einem Nordseehafen zum andern fahren und die wegen dieser kurzen Reisen die Passimpetrirungs- und Lastgelder und anderen Ungelder nicht tragen können, die nach langen Reisen zugemessen sind.

Da alle diese Arten von Schein-Uebertragungen in dem Lande gesetzwidrig sind, woselbst der Schein-Käufer und Eigenthümer wohnt, und da keine Verträge über gesetzwidrige Handlungen, strenge genommen, rechtsbeständig sind, so hat der Schein-Verkäufer keine andere Sicherheit, als die Rechtlichkeit seines Agenten. Man sucht sich durch Bodmereibriefe, die der Verkäufer an seine Ordre ausstellen läfst, zu helfen,

und es ist nicht zu leugnen, daſs diese Art der Sicherstellung die angemessenste ist, obgleich sie in der Lehre vom Bodmereiwesen viele Verwirrung anrichtet. Andere lassen sich gleich Contrakaufbriefe oder Blankets dazu von den angeblichen Käufern an sich zeichnen, die allenfalls, wie die Bodmereibriefe, eine gerichtliche Production vertragen könnten. Was nun diese Art der Schiffsdocumentirung und die Discussion über die Wahrheit des Eigenthums an einem dritten Orte betrifft, so scheint es uns, daſs das Englische Princip darüber mit einer gröſseren Ausdehnung wie in England, das richtigste ist, nämlich: daſs ein fremdes Gericht, ungeachtet des unerlaubten Verfahrens, auf die wahren Beweise des Eigenthums sehen, und nur die einzige Frage untersuchen muſs, ob die Partheien arglistig gegen das Land sind, in dem ihr Eigenthumsrecht gerichtlich zur Sprache kommt.

Dieser Grundsatz ist auch im Assecuranzrechte etablirt, da die Erfüllung auf Versicherung gegen die Zollgesetze eines fremden Landes, in dem Lande des Assecuradeurs gerichtlich erzwungen werden kann.

Hiernächst wurde dieser Grundsatz bei dem Ladungseigenthum obiger Art, welches in Friedenszeiten zum Schein documentirt war, von Sir Wm. Scott in vielen gerichtlichen Entscheidungen bei Aufbringungen im Anfange eines Krieges, befolgt. Er behauptete aber in der Sache des Schiffes Vreede-Scholtys, daſs der Paſs und die Flagge conclusive Beweise der Nationalität der Schiffe wären, und keinen Gegenbeweis

admittirten *). Da die Engländer aber bei neutralen Schiffen diese Beweise nicht allemal für conclusiv annehmen, wenn Zweifel dagegen obwalten, und nach Englischen Grundsätzen der ursprüngliche Beweis aus zwei Hauptbestandtheilen, dem Resultat der Papiere und dem Resultat der Zeugenaussagen besteht; so suchten wir, da obige für Ladungs-Eigenthum geltende Grundsätze eben sowohl auf Schiffe anzuwenden sind, in einer sogestalten Sache von Barbadoes, in welcher das Hamburgische Schiff Oelbaum, geführt von Capitain Flindt, Holländische Flagge genommen hatte, ohne daſs ein Kaufbrief an einen Holländer am Bord oder errichtet war, und bei welchem die Mannschaft gleich im Verhör gesagt hatte, daſs das Schiff nicht Holländisches sondern Hamburgisches Eigenthum sei, und keine der Partheien hier möglicher Weise in mala fide gegen England angenommen werden konnte, den Grundsatz bei den Lords of Appeal geltend zu machen. Indeſs der Grundsatz von Sir Wm. Scott wurde auch dort bestätiget. Wenn späterhin zu Gunsten Hamburger Schiffe, die fremde Flaggen sine mala fide gegen England führten, eine Ausnahme gemacht ist, so hat England sicher deshalb obigen Grundsatz nicht aufgegeben, sondern diese Ausnahme von der Regel ist als eine specielle Gunstbezeugung gegen die Hansestädte zu betrachten, die durch den Krieg, der um Malta 1803 ausbrach, so sehr mitgenommen sind, und deren Wohlfahrt England nicht gleichgültig ist. Uebrigens ist, seitdem Dänemark

*) Handbuch des Seerechtes, 2ter Band, Pag. 234.

und Rufsland, 1807, auch mit England in Krieg geriethen, bei Englischen Freibriefen die Nationalität der Schiffe gleichgültig, indem die Freibriefe jedem Schiffe, welches eine Licence en regle hat, d. h. einen gehörig beurkundeten Freibrief, und die Bedingungen desselben erfüllt, Schutz zusagen, sie mögen tragen welche Flagge sie wollen.

Grofse Summen sind durch die Nichtzulassung des Gegenbeweises gegen Schein-Schiffspapiere in England verloren gegangen, und die Schiffsrheder derjenigen Länder, die keine grofse Colonien besitzen oder anderweitig beschränkt sind, haben sich bei künftigen Friedensschlüssen, wenn sie sich nicht durch Assecuranzen, bei welchen sie die Simulation anzeigen, an sicheren Orten hinlänglich decken können, wohl zu hüten, ihre Schiffe zu Colonial-, zu Afrikanischen und Asiatischen Unternehmungen, zum Schein an fremde Flaggen verkauft, herzugeben. Den Assecuradeuren empfehlen wir die Beherzigung dessen, was wir oben vorgetragen haben.

Unsere letzteren Bemerkungen bezogen sich auf den Zustand der Dinge vor dem Französischen Blokadedecret gegen England. Seit der Zeit ist, im ganzen genommen, die Wichtigkeit aller Schiffspapiere verschwunden, bis auf die Freibriefe, die England zuerst ausgab, und nachmals Frankreich, und zuletzt Dänemark. Seit der Zeit hat, wie schon bemerkt worden, die Nationalität der Schiffe fast ganz aufgehört, und uns sind Fälle vorgekommen, wo z. B. Franzosen, Schiffe für

Hanseaten auf Holländischen Namen gekauft haben, weil nur Dänische und Holländische Schiffe von Bordeaux 1808 clariren durften, den Schiffen Papenburger Papiere mitgegeben wurden, und blofs die resp. Freibriefe die Schiffe schützten. Fast in allen früheren Kriegen ist der Handel mit dem Feinde verboten erachtet, und nur durch specielle Erlaubnisse freigelassen worden. Diese sind nun durch den Krieg, der um Malta anhob, auf jeden Handel ausgedehnt.

Für diesen Zustand der Dinge ist die Hauptregel, dafs der Inhalt der Licences bona fide befolgt werden mufs, wenn man sich keiner Condemnation aussetzen will.

Was die Französisch-Kaiserlichen Licences betrifft, so heifst es darin, dafs die Inhaber die Französischen Gesetze zu befolgen hätten, da diese aber keine Communication mit den Engländern erlauben, so würden Französische Licences, die nicht für Englische, sondern andere Häfen gegeben wurden, gar nicht zu gebrauchen seyn, wenn man nicht mit dem Mantel der Milde alles bedecken wollte, welches die Nothwendigkeit erzwungen hat und entschuldiget. Es ist auch den Französischen Behörden intimirt, bei der Existenz eines Kaiserlichen Freibriefes, kein Examen über die Reise des Schiffes und dessen Nationalität anzustellen, sondern durchaus auf nichts wie auf die Licence zu sehen.

Hoffentlich wird der obenbeschriebene Zustand der Dinge wieder aufhören und die Sachen wieder in

ihr altes Geleis kommen. Wir haben daher diesen Zustand nur kurz berührt und kommen wieder auf die wichtigste Art der Schein-Verkäufe beim Ausbruch und während eines Krieges, welches man Neutralisiren nennt.

Eine Macht, die einen Krieg befürchtet, hat Vorkehrungen zu treffen, ihre Kauffahrtheiflotten zu retten, weil, man mag sagen was man will, die Kauffahrtheischifffahrt mit das äufserst Wichtigste für einen Staat ist, und weil sie, wenn sie einmal verwahrlost ist, sich schwerlich wieder hebt, weil das Verwahrlosen und das Zerstöhren lassen, leichter als das Bewahren und das Aufbauen ist. Diesen Grundsatz hat in den letzten Kriegen keine Macht so sehr beherzigt wie England. Kaum bemerkten die Englischen Beamten ein politisches Ungewitter am Horizont, so waren sie beschäftigt das Englische Eigenthum und die Englischen Schiffe aufser den Bereich der Gefahr zu schaffen, und nur in Rufsland machte ihnen die schnell sich wandelnde Politik des Kaisers Paul I. und der Winter im Jahre 1801, einen Strich durch die Rechnung.

Während andere Nationen, durch Sorglosigkeit ihrer Auctoritäten, hunderte von Schiffen verloren, büfsten die Engländer oft nur einzelne ein, und wir haben mit unseren Augen gesehen, dafs der Englische Consul, Herr Cockburn, Schiffe im Eisgange fort buxiren lassen und sie der Flagge rettete, während man die Rettung für unmöglich hielt.

Wie ist es dagegen der Preufsischen Flagge ergangen, als man durch die Französische Cession von Hannover, den Krieg mit England für unvermeidlich halten mufste!

Die Mémoires des Herrn v. Lombard enthalten keine hinreichende Entschuldiung darüber, wofern dieses keine Entschuldigung seyn mag, dafs alle Continentalen nicht anders handeln.

Möge es doch in Zukunft auf dem festen Lande auch anders werden, möge man über den Krieg nicht den künftigen Frieden vergessen!

Ein Minister darf doch nicht die Leidenschaften der Privatleute haben und im Kriege den Frieden ganz aus den Augen setzen und Gegenstände aufgeben, die ohne wesentlichen Einflufs auf den Krieg sind.

Mögen die Continentalen das Beispiel von England beherzigen!

Nach ausgebrochenem Kriege steht der Rest der Nationalschifffahrt, den der Feind nicht genommen hat, in Gefahr, entweder, wenn er in steinigten oder wurmreichen Häfen liegt, gänzlich zu Grunde zu gehen, oder wenigstens durch langes Liegen stets zu havariren, oder durch reellen Verkauf an Fremde, der Landesflagge verloren zu gehen; daher haben die Unterthanen der Kriegführenden von jeher sich das Neutralisiren erlaubt, und nicht selten mit Connivenz ihrer Regierungen. Es liegt in der Natur der Sache, dafs die Verfügungen

darüber schriftlich seyn müssen, um dem Feinde nicht bekannt zu werden. Der Französische Kaiser aber hat mit der ihm eigenen Naivetät das desfalsige Französische Gesetz drucken lassen *). Durch dieses Gesetz ist der reelle Verkauf von Schiffen, während eines Krieges, verboten.

Es ist nur zu wahrscheinlich, daſs bei Fällen der Art die Engländer in Zukunft den Beweis fordern werden, der Neutrale habe sich gänzlich von der Verpflichtung gegen die Franzosen freigemacht. Vormals geschah dies durch Vorschützung von Capturen, Innavigabilitäts - Condemnationen oder Schiffbruch. Oft waren die Beweise darüber fingirt. Unsere Besorgniſs gründet sich darauf, daſs Sir Wm. Scott in dem Falle der Sechs Geschwister, Capitain Jobs, der von dieser Art war, äuſserte: „In unserem Lande hat man „beständig die Regel befolgt, daſs Eigenthum der Art „bona fide und gänzlich übertragen seyn muſs," weshalb er ferneren Beweis erkannte **).

Folgender Fall ist indeſs eine Ausnahme der in diesem Präjudicate aufgestellten Regel:

Engländer hatten einen Freibrief erhalten, das Schiff Clio, sonst William Pitt genannt, von dem Feinde zu kaufen ***). Es wurde auf der Zuhausereise genommen,

*) Code des Douanes de l'Empire français, par Dujardin-Sailly. No. 1022.

**) Robinson 4. Pag. 102.

***) Robinson 6. Pag. 67.

und es fand sich, dafs Caution hatte gestellt werden müssen, das Schiff beim Frieden an die Französische Flagge zurückzuliefern. Gegen die Condemnation urgirte der Eigner: Die Lords in der Appellations-Instanz hätten in den Suriname-Fällen dafür gehalten, dafs Verschreibungen, nach Amsterdam zurückkehren zu wollen, keine conclusive Beweise der Thatsache wären, noch eine Gewifsheit darböten, dafs man die Bedingung habe erfüllen wollen, in so weit, dafs ein Prisengericht dadurch zur Condemnation berechtiget wäre. Sir Wm. Scott hielt den Fall auch von der Art, dafs die Entscheidung in der Sache der Sechs Geschwister, kein Präjudicat dafür abgeben könnte.

Wie der Kaiser Napoleon späterhin ein Sequester auf die Papenburger Schiffe in der Elbe, Weser und Jahde gelegt hatte, und ein von Bergen, unter Papenburger Flagge kommendes Holländisches Schiff, Havarie halber, in Varel einlaufen mufste, und dort sequestrirt ward, so haben wir die Freiheit desselben aus dem Grunde nachgesucht, dafs unter Papenburger Schiffen nur reelle Papenburger Schiffe verstanden werden können, und den Schutz des obigen Gesetzes bei der höchsten Behörde angerufen. Da aber vorher der Holländische Minister diejenigen Holländischen Schiffe, welche unter Papenburger Flagge in Hamburg sequestrirt waren, nicht freischaffen konnte, so fürchten wir für den Erfolg.

Da die Täuschung des Feindes für erlaubt gehalten wird, so leidet es keinen Zweifel, dafs ein

Kriegführender nicht zum Neutralisiren befugt seyn sollte, und wir haben es als Mitglied der Dänischen Nation zu bedauern, daſs die Lage der Dinge und der Ernst, den wir im Kriege gegen England zeigen müssen, uns nicht erlaubt hat, unsere, beim Ausbruch des Krieges, in England condemnirten Schiffe wohlfeil anzukaufen, und daſs wir die 40 Schiffe, welche nach Jahr und Tag dem Feinde in Portugal in die Hände fielen, und die Schiffe (ohne Zweifel mehr als 100 an der Zahl) welche die Junta in Spanien condemnirt hat, nicht retten durften, da vielleicht nicht einmal eine Neutralisirung deshalb, sondern nur eine Privatranzionirung von dem Feinde durch Ankauf von Freibriefen nöthig gewesen wäre. Welche Schwierigkeiten haben einige der wenigen Schiffe gefunden, die sich in unsere Häfen retteten! Wir können nur den frommen Wunsch äuſsern, daſs nie in Zukunft wieder eine Nation zu solchen Opfern veranlaſst werden möge!

So viel über die Schein-Uebertragung in Kriegszeiten. Wir können dabei nicht unbemerkt lassen, daſs kein vernünftiger Mensch die Handlung des Neutralisirens von Seiten eines Neutralen oder Nicht-Kriegführenden vertheidigen kann, wenn auch das Neutralisirenlassen zu entschuldigen ist. Keine neutrale Regierung von einiger Bedeutung wird sich so weit erniedrigen oder sich der Gefahr des Krieges dadurch aussetzen, daſs sie es wissentlich duldet. Es ist indeſs nicht in der Macht der Regierungen, bei der

Strenge ihrer Gesetze und bei der Maſsregel, welche die Regierung, durch Erfahrung geleitet, in Hinsicht des Ankaufes fremder Schiffe ergriff, gelungen ist, diesem, dem Staate in seinen einheimischen Beziehungen*) so wie in seinen auswärtigen Verhältnissen, beim Uebermaaſs desselben, gleich schädlichen Unwesen zu steuern.

Die strenge Aufsicht darüber hat in allen Ländern das Gute, daſs sich keine Pfuscher des kaufmännischen Handwerks mit dem Neutralisiren abgeben, in deren Händen es für den Staat in aller Hinsicht weit schädlicher ist, wie in den Händen groſser Kaufleute.

Das zweckmäſsigste Mittel dagegen sehen wir indeſs in keinem Staate angewandt, nämlich, durch die Consuln sich aus den Archiven der Prisengerichte alle Urtheile über einheimisches Eigenthum kommen zu lassen, und falls aus einigen Entscheidungen der Verdacht des Neutralisirens Rechtsbegründet hervorginge, darüber gegen die Verdächtigen in ihrer Heimath, nach den Verfügungen der Gesetze verfahren zu lassen.

Wir haben dieses Mittel schon in dem Jahrgange der Minerva von 1797 vorgeschlagen, und es scheint uns eine unbegreifliche Inconsequenz zu seyn, daſs, wenn Minister neutraler Mächte sich in Kriegführenden Häfen Betrügereien ihrer Mitbürger ins Gesicht sagen lassen müssen, sie nicht auf Veranlassung davon, durch Urtheile aus ihrem Lande nachmals entweder documentiren, daſs die Betrügereien nicht vorgefallen, oder daſs,

*) v. Henning's Sammlung von Staatsschriften. 1ster Bd. Pag. 25.

sie bestraft sind, und ihrer Flagge und ihren Mitbürgern durch solche Beweise der Gerechtigkeit gegen die Kriegführenden, Achtung verschaffen, denn nur Thatsachen und nicht Versicherungen entscheiden im allgemeinen über den Gang der Begebenheiten.

Beim Ausbruch eines Krieges finden Condemnationen für den Fiscus und für Privatleute Statt. Erstere beziehen sich auch auf das, vor Ausbruch eines Krieges etwa angehaltene, Eigenthum, und die nachherige Restitution desselben findet bisweilen Statt. Dabei kommt sehr in Betracht, nach welchem Maafsstabe die Restitution vor sich gehen mufs. Nach dem reinen Verkaufsertrag in dem Kriegführenden Lande oder nach dem reellen Werthe im Augenblick der Wegnahme? Was die Schiffe betrifft, so kommt aufser ihrem Seewerthe, die Fracht, nach Verhältnifs der vollbrachten Reise, in Betracht. Nachdem ein Krieg mehrere Jahre gedauert, verlieren sich die Papiere darüber, Zeugen sterben, oder man verliert sie sonst. Aus diesem Grunde halten wir es für eine Pflicht der Regierungen, beim ersten Anfang eines Krieges den Werth des Eigenthums der Art gehörig constatiren zu lassen. Will man erst nach Abschlufs eines Friedens alles zusammen lesen, so entflieht oft der Conjunctur-Augenblick, sed intra Ilium muros peccatur et extra.

Drittes Capitel.

Von der Zusammenrhederei und deren Documentirung.

Literatur.

Abbots Treatise on the Law relating to Merchant-ship and Seamen. London 1804.

Dies Werk enthält im 3ten Capitel und an anderen Stellen des 1sten Theils vieles, welches in Hinsicht dieses Gegenstandes wichtig ist.

Langenbeck's Anmerkungen über das Hamburgische Schiffs- und Seerecht. Hamburg 1727.

So wie die andern Commentatoren der neueren Seerechte, sind wichtig in Hinsicht der Rechte der einzelnen Länder.

Wenn mehrere Individuen, die nicht Handelsgenossen sind, Antheil an einem Schiffe haben, so nennt man dies Zusammenrhederei.

Sie entsteht entweder bei Erbauung oder beim Ankauf eines Schiffes, oder nach Ankauf desselben, und kann in den mehrsten Staaten nur unter Unterthanen des Staates Statt finden, und solche müssen in

Dänemark jetzt entweder Eingeborne, oder solche seyn, die vor dem Ausbruche eines obschwebenden Krieges das Bürgerrecht gewonnen haben und ansäſsig geworden sind *).

Schiffsparten (dies ist der Name des Separat-Eigenthums der Mitrheder) werden in der Regel durch Kauf erworben, können aber auch natürlich durch Bauen-lassen, durch Schenkung, durch Vererbung, durch Tausch, oder auf jede andere rechtliche Weise erworben werden.

Wenn die ursprünglich bestimmte Gröſse eines Schiffes bei dem Baue verändert werden soll, so entscheidet die Mehrheit der Stimmen der Rheder nach dem Consulat.

Nach eben diesem Gesetz ist in dieser Hinsicht derjenige, der einen bestimmten Theil in einem Schiffe zu nehmen versprochen hat, gehalten, ihn zu nehmen, zu welcher Gröſse das Schiff auch gebauet wird. Hat er aber nur versprochen, in einem Schiffe von bestimmter Bauart einen Theil zu nehmen, und das Schiff erhält eine andere Form, so ist er nicht gehalten.

Der Mitrheder besitzt nur so viel Antheil an dem Schiffe als wie er erworben hat, und genieſst die Früchte und trägt den Schaden seines Antheils. Es lassen sich aber auch Fälle denken, in welchen einer der Mitrheder

*) §. 4. der Verordnung vom 9ten April 1810, über das Paſswesen.

blofs Antheil an dem Vortheil und nicht an dem Schaden hat *).

Gewöhnlich wird in Dänemark über die Zusammenrhederei in einem Schiffe ein schriftlicher Contract errichtet, welcher Rhedercontract heifst. Wird derselbe nach dem Verkauf eines oder mehrerer Schiffstheile errichtet, so enthält er sodann erst den Kaufbrief über diesen Schiffstheil; demnächst die Bestimmung der Societät über das Schiff, die darin bestehet:

Dafs einem der Mitrheder (gewöhnlich demjenigen, der den mehrsten Antheil hat) die Direction des Schiffes, der Abschlufs der Frachten, die Eincassirung derselben, die Correspondanz mit dem Schiffer, zuweilen auch die Assecuranzbesorgung des Ganzen (gewöhnlich aber versichert jeder Rheder separat), die Bestimmung der Fahrten, auf eine bestimmte und unbestimmte Zeit überlassen wird; jedoch so, dafs er sich verpflichtet, bei jeder wichtigen Veranlassung, z. B. bei Havariefällen, Absetzung des Capitains u. s. w., die Rhederei zusammenzurufen, und dafs sodann die Mehrheit der Stimmen entscheiden soll. Es wäre eine nützliche Clausel in allen Rhederbriefen, dafs die Mehrheit der Stimmen nach Proportion der Antheile in Schiffen (nach dem Verhältnisse welches das Hanseatische Seerecht *), wie es sagt, nach altem Gebrauch von der See, festsetzt)

*) Loccenius de jure maritimo. Cap. 6. §. 4. Stypmann de jure nautico et maritimo. Cap. 11. No. 13, 14, 15 u. 16.

**) Tit. 5. §. 6.

entscheiden sollte, zumal da fast alle Seerechte diese Bestimmung gleichfalls enthalten. Ferner benennt der Rhedercontract die Verpflichtung des dirigirenden Rheders, daſs er genau Buch über die Einnahme und Ausgabe halten will, und nach jeder Reise, oder so oft es thunlich (letztere Clausel giebt Anlaſs zu Chicanen und Vervortheilung eigennütziger Directoren gegen Mitrheder), das Schiffsbuch abzuschlieſsen und den Ueberschuſs an seine Mitrheder prompte auszukehren, bei Verpfändung seiner Haabe und Güter und seines Schiffsantheiles.

Dagegen verpflichten sich die Mitrheder, die Verwaltung des Directeurs zu genehmigen und die nöthigen Ausrüstungs- und Havariegelder auf sein Anfordern prompte einzuschieſsen, sub Hypotheca Bonorum, und bei specieller Verpfändung ihres Schiffsantheils, und ihm eine benannte Provision für seine Mühwaltung zuzugestehen. Uebrigens verpflichten sich sämmtliche Rheder unter einander, ihren Schiffsantheil nicht unter der Hand zu verkaufen, ohne vorher denselben ihren Mitrhedern anzubieten, und daſs diese das Vorkaufsrecht haben, und überhaupt kein Verkauf an Auswärtige Statt finden solle. Oft wird hinzugesetzt, daſs kein Verkauf an Juden Statt finden solle. Diese Clausel ist nicht generel, und bei uns haben Juden ebenfalls Parten in Schiffen mit Christen, und rheden Schiffe für sich allein, und man ist ihnen das Zeugniſs schuldig, daſs über diese ihre Beschäftigung durchaus keine Klagen bei uns bekannt geworden sind.

Der Rhederbrief fährt selten mit dem Schiffe, sondern statt dessen, bei den Dänischen Schiffen, ein *Rhe*derattest, der darin besteht, dafs jeder der Interessenten durch seine Unterschrift eidlich bekennt, wie viel Antheil er an dem Schiffe hat, dafs kein simulirter Contract auf irgend eine Weise dabei Statt findet, und dafs sie ihren Antheil nicht anders als an Königlich-Dänische Unterthanen verkaufen wollen. Das Hanseatische Seerecht schreibt mehrere Vorsichtsregeln vor, um Unterschleifen bei Zusammenrhedereien vorzubeugen, z. B. *) dafs bei der Ausrüstung erst eine Angabe von demjenigen, welches von nöthen ist, schriftlich verfafst, und dafs der Proviant so lange bei einem Rheder mit Wissen der anderen verwahrt werden soll, bis er ans Schiff gebracht wird, dafs keiner der Rheder Lieferant für das Schiff werden kann.

Nach den Rhederbriefen entscheiden gewöhnlich die Dispositionen des Directeurs über die Unternehmung. Nach dem Hanseatischen, Französischen **), Schwedischen und Preufsischen ***) Seerechte das gröfsere Interesse im Schiffe. Nach dem Hamburgischen Seerechte entscheidet gleichfalls das mehrste Interesse im Schiffe über die Fahrten des Schiffes, aber falls dasselbe für das Stilleliegen ist, so gelten die Stimmen der Minorität ****).

*) §. 1 u. 2. im 5ten Titel.

**) Art. 220.

***) §. 1427 u. 1428 des Preufsischen Landrechtes.

****) Langenbeck ad Art. 2 des 13ten Titels.

Da die Wohlfahrt des Staates bei der Lebendigkeit des Unternehmungsgeistes so sehr interessirt ist, und die Dissentirenden sich fast immer durch Versicherung decken können, so ist diese Bestimmung durch die Mehrheit, in der Natur der Sache gegründet, und die Bestimmung des Hamburgischen Gesetzes zu billigen.

Das Dänische Gesetz besagt *):

Dafs das Schiff bei entstehendem Streite, auf keine Weise liegen bleiben mufs, sondern der geringere Theil soll es auf einen Preis setzen, wofür er es behalten oder lassen will, und wer alsdann bei dem Schiffe bleibt, soll die anderen Rheder, innerhalb 6 Wochen, ohne weiteren Gerichtshandel, bezahlen, und selbiges soll ohne alle Verhinderung wegschiffen können. Können die Rheder aber nicht unter einander einig werden, so soll das Schiff deshalb nicht liegen bleiben, sondern der gröfsere Theil mag es sich zum Nutzen ausrheden, und soll dennoch das Schiff auf aller Rheder Ebentheuer stehen. Die aber das Schiff nicht ausrheden wollen, mögen auch von den Waaren keine Fracht zu geniefsen haben.

Das Hamburgische Seerecht **) enthält fast dieselbe Bestimmung, mit den Worten:

„Will jemand aus der Societät treten, der soll das Schiff setzen, beide Geld und Tag, und der andere

*) 4tes Buch, 1stes Capitel, §. 35.

**) Tit. 13. Art. 1.

soll kiesen binnen 14 Tagen, und also sollen sie geschieden seyn."

Langenbeck führt bei diesem Artikel eine Lübische Entscheidung an, in Sachen Timm c. Elstorp von 1584. nach welcher diese Scheidung (die auch in dem Lübischen Seerechte festgesetzt ist), unter Aufsicht der Schifferalten, in einem festgesetzten Termine beschafft werden sollte. Diese Art, die Auseinandersetzung unter Aufsicht von Sachverständigen beschaffen zu lassen, geschieht an vielen Orten, und sollte als die zweckmäſsigste Einrichtung an allen Orten geschehen.

Das Preuſsische Seerecht verordnet, daſs, wenn der Schiffer und ein vereideter Schiffsbaumeister eine Ausbesserung nothwendig finden, solche ohne Rücksicht, daſs die Mehrheit der Rheder dagegen ist, vorzunehmen sei, die, wenn sie nicht zufrieden ist, auf einen öffentlichen Verkauf dringen kann; daſs, so lange ein Schiff in der Fahrt ist, kein Mitrheder die Aufhebung der Gesellschaft verlangen kann; daſs nach Endigung der Fahrt es aber jedem frei steht, auf öffentlichen Verkauf anzutragen; daſs in Hinsicht der einzelnen Parten, die Mitrheder das Vorkaufsrecht während dreier Tage haben, und unter ihnen derjenige, der sich zuerst deshalb gerichtlich gemeldet hat; daſs, wenn ein Part gegen ihren Willen verkauft ist, sie vier Wochen das Rückforderungsrecht haben *).

*) Preuſsisches Landrecht, 2ter Theil, 8ter Titel, §. 1429. 1430. 1433. 1436. 1437. 1438. 1440. 1441.

Das Russische Seerecht *) verordnet, daſs wenn jemand seinen Part verkaufen will, die anderen Mitrheder das Vorkaufsrecht haben, jedoch nicht gehalten seyn sollen, es zu dem zwischen den Partheien übereingekommenen Preise, sondern zu dem durch Taxation von Sachverständigen ausgemittelten Preise anzunehmen, und innerhalb vier Wochen das dergestalt ausgemittelte Kaufpretium zu bezahlen **). Diese Bestimmung ist sehr zweckmäſsig und, obgleich sie nicht allenthalben gesetzlich ist, so verdient sie doch allenthalben, wie schon oben bemerkt, befolgt zu werden, als eine Maaſsregel, welche in der Natur der Sache gegründet ist.

Wenn der Capitain, den die Rhederei oder der dirigirende Rheder absetzt, Mitrheder ist, so kann er verlangen aus der Societät zu treten, und die Rhederei hat seinen Antheil nach der Schätzung von Sachverständigen zu übernehmen ***).

Valin ist aber mit Recht der Meinung, daſs er, wenn er nicht will, nicht gezwungen werden könne, seinen Part aufzugeben ****).

Da fast nach allen Seerechten die Minorität der Majorität, in Hinsicht der Ausrüstung der Schiffe, folgen

*) 8tes Hauptstück, §. 160.

**) Conferatur, das Hanseatische Seerecht, Tit. 3. §. 14. Dänisches Seerecht 4 — 2 — 14.

***) Code de commerce. Art. 219.

****) Nouveau Commentaire de la marine ad liber 2. Tit. 8. Art. 6. Pag. 572.

mufs, namentlich nach dem Französischen Seerechte; so wollte im Jahre 1754 der Kaufmann Bonneau den Kaufmann Fesquet, von welchen der erste drei Viertel und der letzte ein Viertel in einem Schiffe besafs, welches Ersterer, mit drei Viertel Ladung, für seine Rechnung nach St. Domingo schicken wollte, zwingen, das letzte Viertel für seine Rechnung zu beladen, oder auf die Fracht Verzicht zu leisten. Letzterer dagegen verlangte, dafs der fehlende Theil der Ladung auf Fracht für drei Viertel der Ladung auf das ganze Schiff vertheilt werden sollte. Obgleich Emerigon die Meinung des Ersteren vertheidigt, widerlegt ihn Valin *) doch mit so siegenden, ganz aus der Natur der Sache geschöpften Gründen, dafs man sich wundern mufs, wie Verschiedenheit der Meinungen über den Gegenstand obwalten konnte. Es versteht sich, dafs ein Mitrheder mit dem dirigirenden Rheder, oder bewandten Umständen nach, mit dem Capitain eben so gültig, wie ein Fremder über eine Fracht contrahiren kann. Werden aber von dem Schiffer, falls er Mitrheder ist, oder von einem Mitrheder Güter verladen, ohne Bestimmung der Fracht; so müssen sie bezahlen, was Fremde unter gleichen Umständen bezahlen würden **). Erlaubt sich aber, so sagt das Schwedische Gesetz, der Schiffer in einem solchen Falle Nachsicht, oder Unterschleif für sich oder einen seiner Rheder; unterschlägt

*) Commentaire sur l'ordonnance de la marine ad lib. 2. Tit. 8. Art. 5. Pag. 577 u. f.

**) Schwedisches Seerecht, 3te Abtheil. 5tes Cap.

oder verringert er die Fracht in der Rechnung; so hat er das eingeschiffte Gut, oder dessen Werth, an seine Rhederei verwirkt. Was den öffentlichen Verkauf eines von mehreren Rhedern besessenen Schiffes betrifft; so kann er nach Französischen Rechten nur dann von den Zusammenrhedern gefordert werden, wenn wenigstens die Hälfte des Interesses ihn verlangt, vorausgesetzt, dafs der Rhedercontract nicht eine andere Stipulation enthält *).

In England verfährt das Admiralitätsgericht in manchem der obigen Puncte nach anderen Grundsätzen. Es erlaubt der Majorität, dem Werthe nach, auf irgend eine wahrscheinliche Unternehmung gegen den Willen der Minorität ein Schiff zu gebrauchen, es sorgt aber dafür dafs der Eigenthumswerth der Minorität nicht verloren gehen kann. Es nimmt daher von der Majorität, die das Schiff auszusenden wünscht, eine Summe, die dem Werthe der Parten der Minorität gleich ist, zur Bürgschaft, dafs sie entweder das Schiff in einer bestimmten Zeit zurückbringen oder den Werth der Parten der Minorität bezahlen wolle. Wenn dies geschehen ist, so tragen die Dissentirenden nichts zu den Kosten der Ausrüstung bei, und das Schiff segelt blofs für Rechnung, Gefahr und Gewinn der Majorität.

Um dies Verfahren zu bewirken, legt die Minorität auf das Schiff Beschlag. Auf allen Fall ist es zweckdienlich, gegen die Majorität und gegen die Befrachter zu protestiren. Besitzt die Minorität das

*) Code Art. 220.

Schiff und die Majorität will es aussenden; so muſs die Minorität auf eine Cautionsleistung, vorbeschriebener Art, es ausliefern. Gleiches findet Statt, wenn die Stimmen der Interessenten gleich sind. Das Admiralitätsgericht hat in England aber keine Macht, irgend einen Rheder zu zwingen, seinen Part zu verkaufen *). In England hat ein Mitrheder gegen den anderen kein Klagerecht darüber, daſs derselbe das Schiff trüglicher Weise auf eine Reise ausgesandt habe, auf welcher es verloren ging. So ward erkannt in Sachen Graves c. Sawcer. Selbst in dem Billigkeitsgerichte (in the court of chancery) wurde ein Mitrheder mit der Klage, daſs sein Mitrheder ohne seine Einwilligung ein gemeinschaftliches Schiff in See gesandt hatte, abgewiesen. — Dies war der Fall mit Strelly c. Winson. Diese Entscheidung erfolgt nach dem Civilrechte, daſs dort, wo ein Miteigenthümer das gemeinschaftliche Eigenthum aus dem Besitz des Miteigenthümers nimmt, aber es nicht zerstört, kein Klagerecht, wenn es verloren geht, gegen ihn Statt findet. In einem Falle aber, in welchem A. ein Schiff mit Gewalt aus dem Besitz seines Mitrheders B. nahm, es verheimlichte, den Namen veränderte und es einem Dritten überlieſs, der es nach Antigua sandte, woselbst es verloren ging; erkannte man, daſs der Untergang dem A. zur Last falle, und daſs er B. seinen Antheil zu bezahlen habe. So war der Fall mit Barnardiston c. Chapman. Wenn ein Mitrheder gegen eine Unternehmung mit einem Schiffe

*) Abbott. Pag. 66 u. 67.

protestirt und eine Havarie entsteht; so zwingt das Billigkeitsgericht (the court of chancery) ihn nicht, zur Havarie zu contribuiren. So war's mit Horn c. Gilpin. Wenn ein Mitrheder Reparaturen an einem Schiffe bewerkstelligen läſst; so kann der Schiffszimmermann die Mitrheder in Anspruch nehmen, muſs sich jedoch an den Besteller allein halten, wenn ihm zur Zeit der Bestellung nicht bekannt gemacht worden, daſs er Mitinteressenten habe. Wie bei Doo c. Chippenden. Das Russische Gesetz *), besagt, daſs wenn ein Schiff halb so viel zu repariren kostet als dessen Ankauf belief, und die Pluralität die Reparatur beschlossen hat, einer der Mitrheder aber dissentirt, so soll man ihm den vierten Theil des Geldes zurückgeben, welches er zum Ankauf des Schiffes beigetragen hat, wodurch die nachbleibende Societät alle seine Ansprüche abgekauft hat. Kein Rheder kann in England die Bezahlung der Prämie von seinen Mitinteressenten verlangen, wenn sie ihm keinen Auftrag zur Versicherung ihres Parts gegeben oder die Versicherung nachmals nicht gebilliget haben. So war es bei Ogle c. Wrangham. Im Falle, daſs einer der Rheder Bankerott macht und seinen Theil zu den Ausrüstungskosten nicht eingeschossen hat, können die Mitrheder denselben von seinem Antheil an dem Profit abziehen. Hat aber der dirigirende Rheder für die Schuld ein Arrangement angenommen, d. h. eine Novation begangen, so erhält die Masse den ganzen Profit, und er hat sich, gleich

*) §. 159.

anderen Creditoren, an die Masse zu halten; wie bei Smith c. De Silva.

Das Eigenthümsrecht der Mitrheder wird durch den Bankerott, selbst des dirigirenden Rheders, in nichts afficirt, nur daſs das, was er in Kraft der Vollmacht seiner Mitrheder, so lange er im Besitz seines Rechtes war, verrichtete, von ihnen nicht umgestoſsen werden kann. Eben so kann die Minorität den Abschluſs von Frachtrechnungen, welche die Majorität beschafft hat, nicht umstoſsen. Dies beweiset die Sache Robinson c. Thomson.

Sämmtliche Rheder bilden eine moralische Person, und falls sie Schadensersatz von jemandem zu fordern haben, so ist der Schadensstifter in England berechtiget, einem der Mitrheder, welcher seinen Antheil an dem Schadensersatz einklagt, zu opponiren, daſs er sich mit seinen Mitinteressenten, in Hinsicht der Schadensforderung, zu verbinden habe. Läſst er sich aber den Proceſs, abseiten eines Mitrheders, und die Entscheidung darin gefallen; so kann er dem zweiten Mitrheder, der ihn verklagt, obige Einrede nicht opponiren.

Bei einem Frachtfahrer auf Stückgut muſs aber die Fracht für das Schiff im Allgemeinen eingefordert werden, es sei denn, daſs ein Mitrheder seinen Antheil schon empfangen hat oder darauf Verzicht leistet. In den mehrsten Häfen fordern Makler dergleichen Frachten ein.

Der Regel nach müssen in England Klagen gegen das Schiff im Allgemeinen, und nicht gegen einzelne Mitrheder, angestellt werden. Geschieht dies aber,

und der Mitrheder opponirt obige Regel nicht; so wird er in die ganze Forderung verurtheilt, und hat dann seinerseits Regreſs an seine Mitrheder zu suchen. Das Römische Recht giebt (unanwendbar auf unsere Zeiten) aus den Contracten des Schiffers, jedem eine Klage gegen jeden der Mitrheder, auf das Ganze der Forderung; bei Contracten aber, die von Mitrhedern gemacht sind, nur gegen den Mitrheder, nach Verhältniſs seines Antheils an dem Schiffe *). In Holland können die Rheder nur nach Maaſsgabe ihres Partes belangt werden, weil, (sagt Hugo Grotius) **) wenn sie unbestimmt hafteten, die Leute von der Rhederei würden abgeschreckt werden.

Dieser Gegenstand kann in den Ländern, woselbst die Direction des Ganzen übernommen und für die gesammte Rhederei zu actioniren ist, eigentlich nicht zur Sprache kommen, und würde in den mehrsten eintretenden Fällen durch das Prinzip des Seerechtes, daſs jeder für die Handlungen des Capitains nur so weit hafte, als sein Part und sein Frachtantheil geht, und durch die Folgerungen daraus bestimmt werden.

Das Bremer Schiff Vesta, Capitain Baetger, war von Newyorck nach Hamburg oder Tönning bestimmt. Der Capitain sandte im Herbst 1809, von der Höhe von Helgoland, jemanden ans Land, um Nachrichten und um einen Lootsen; ging ohne einen von dieser Insel zu nehmen, nach der Eider, wurde von

*) L. 1. §. 25. D. de exercitatoria actione. L. 2. 3 u. 4. Vinnius ad Peckenium.

**) L. 2. Tit. 11. Art. 17. de jure belli et pacis.

einem Engländer vor der Eider genommen, Schiff und Ladung wurden in England freigesprochen, mufsten aber, weil Tönning blockirt, und Hamburg nicht frei war, dort verbleiben. Hierauf forderten die Ladungs-Interessenten, wegen Verletzung der Decrete von Mailand und Berlin, Ersatz der Ladung von den Rhedern, die Gewalt von höherer Hand opponirten. Weil der Tönninger Lootsinspector indefs der Meinung war, dafs der Capitain die Eider hätte anthun müssen; so wurden von der Cour Impériale in Hamburg, den 12ten Jan. 1813, die obigen Decrete für verletzt erklärt und erkannt: dafs die Rheder civiliter responsable für den Fehler des Capitains wären, und dafs sie verurtheilt würden, den Ladungsinteressenten die Waaren, nach ihren Hamburger Preisen im November 1809, zu bezahlen und Schaden und Interessen zu prästiren; alles, wofern sie nicht vorzögen, Schiff und Fracht zu abandoniren.

Nach einigen eingewandten Rechtsmitteln erwählten sie den Abandon. Die Ladungsinteressenten waren damit nicht zufrieden, weil während der Zeit das Schiff in England confiscirt war, indem Waaren aus demselben heimlich ans Land sollten gebracht seyn; stützten sich auf das Civilrecht, dafs, wenn von zwei Sachen, die zu leisten sind, die eine untergegangen, die andere geleistet werden müfste. Die Rheder, die vorschützten, dafs ihr fortune de terre, nach allen neueren Seerechten, nicht compromittirt werden könnte, und bei dem Abandon der Werth oder Unwerth der abandonirten Sache nicht in Betracht käme, wurden zu nichts weiter als zu dem erkannten Abandon schliefslich verpflichtet erkannt.

Ein Schiff war von Bordeaux nach Rotterdam bestimmt, kam des Abends bei Goree und wollte ohne Lootsen einlaufen, gerieth darüber auf den Strand, und die Ladung, die zum Theil beschädigt wurde, mufste gelöscht werden. Die Ladungsinteressenten nahmen wegen ihrer Kosten und Schäden die Rhederei, so weit das Schiff reichen würde, in Anspruch, und behaupteten, der Schiffer hätte des Abends in See zurückkehren und nicht ohne Lootsen einlaufen und zwei Ankertaue statt eines haben müssen, dafs man daher commissione et omissione, durch zu viel und zu wenig thun, gefehlt hätte. Der Holländische Senat condemnirte die Rheder zum Schadensersatz, so weit das Schiff reichte*).

Es ist eine Frage ob keine Schulden, die der Capitain contrahirt, dem Rheder zur Last fallen, wenn er Schiff und Fracht abandonirt? Valin bejaht die Frage und erklärt, dahin gehöre contrahirtes und völlig verdientes Lootsgeld **) und andere dergleichen Schulden, auf deren Unverbrüchlichkeit die Sicherheit der Schifffahrt beruht. Wir kommen in dem zweiten Capitel des vierten Abschnittes auf diese Materie zurück. Mehrere Seegesetze ***) verordnen, dafs diejenigen Rheder welche aus der Versammlung fehlen, in welcher die Schlufsrechnungen des Capitains revidirt werden, eine Mulkt zu bezahlen haben.

*) Bynkershoeck Quaestionis juris privati. L. 4. C. 23. Pag. 714.

**) Commentaire sur l'ordonnance de la marine. L. 2. Tit. 8. Art. 2.

***) Schwedisches Seerecht. 3. — 3. — 1. Hanseatisches 12. — 1.

Viertes Capitel.

Von den zu dem Schiffe gehörigen Papieren, ohne Rücksicht auf eine vorhabende Reise.

Literatur.

The Law of Shipping and navigation, by John Reeves Esq. London 1807.

Dies Werk enthält Nachrichten von den Zeiten Eduards III. bis 1806, über die Englische Schifffahrtsgesetzgebung und ist das Hauptwerk über das Englische Schiffsdocument, genannt Register.

Die Sammlung unter dem Titel:

The Laws of the united States of America. Philadelphia 1796, 3 Volumes.

enthält die Amerikanischen Gesetze über das Register.

Code des Douanes de l'Empire françois, par Dujardin-Sailly. Paris 1810.

enthält die Französische Gesetzgebung darüber.

In der Einleitung zu einem früheren Werke, über das Seerecht der Engländer und Franzosen, nannten wir Stammpapiere des Schiffes diejenigen Papiere, welche

in der Regel bei einem Schiffe am Bord sind, und nach einigen Gesetzen seyn müssen, die Reise mag hingehen wohin sie will.

Wir theilten alle Papiere, die am Bord eines Schiffes nothwendig befindlich seyn müssen, in diesem früheren Werke

1. in Stammpapiere,
2. in Reisepapiere des Schiffes,
3. in Reisepapiere der Schiffsmannschaft, und
4. in Reisepapiere der Ladung

ein, und wir haben in den Recensionen unseres Werkes nicht gefunden, daſs diese Eintheilung getadelt ist. Wir werden dieselbe auch hier beibehalten und von den 3 letzten Arten der Papiere erst in den folgenden Abschnitten handeln.

Es ist sehr viele Verworrenheit und sehr viel Schwankendes, sowohl in den Tractaten *) als in den

*) z. B. in dem Tractat vom 23sten Aug. 1742, zwischen Dänemark und Frankreich, wird in dem §. 28 der Satz: freies Schiff freies Gut stipulirt. In Widerspruch mit diesem Satze ist das dem Tractat angehängte Formular zu den Pässen, weil solches wörtlich aus dem Tractat mit England abgeschrieben ist, obgleich derselbe auf ganz anderen Principien beruht. Es besagt nämlich, daſs die Schiffsladung ad subditos nostros aut alios neutrarum partium homines tantum spectant! Es würde vielleicht eine nützliche Arbeit seyn, den Unterschied der Tractaten der Republicken und der Monarchien, in Hinsicht der daraus sich ergebenden Sachkenntnisse der Unterhändler und in Hinsicht der Klarheit der Stipulationen, zu zeigen, auf daſs man in Monarchien fernerhin mehr wie in der Vorzeit geschehen, Leute von Kenntnissen und nicht bloſs von Rang und Einfluſs, bei den Tractaten zu Rathe ziehe.

Gesetzen über die Schiffspapiere, weil man unglücklicher Weise es den mehrsten Tractaten und Gesetzen ansehen kann, daſs die Concipienten derselben nicht die geringsten Kenntnisse von den Schiffspapieren im Allgemeinen hatten. Wenn sie viel wuſsten, so wuſsten sie was für Papiere ihre Landesgesetze forderten, und gaben z. B. in Kaperreglements eine Liste für die ganze handelnde Welt, nach ihren Landesgesetzen, ohne sich darum zu bekümmern was andere Landesgesetze sagten. England machte in dieser Hinsicht eine lobenswerthe Ausnahme, indem es in seinen Prisenacten nie Listen von Papieren machte. Auch Schweden machte in seinem Reglement, wie es mit der Aufbringung zur See gehalten werden sollte, vom 8ten July 1788, so wie England, keine Papiere namhaft. Dieser unselige Zustand der Dinge, der in den verschiedenen Seekriegen der neueren Geschichte, z. B. zu den Zeiten des Directorii, so viele Aufbringungen und so viele Chicanen und Absurditäten veranlaſst hat, muſs aufhören und eine der gröſsten Segnungen, welche die kaufmännische Welt von dem nächsten Seefrieden mit Recht erwarten dürfte, müſste darin bestehen, daſs die Schiffspapiere vereinfacht und klar bestimmt würden.

Wir würden uns glücklich schätzen, wenn wir dazu auch nur auf die entfernteste Weise etwas durch dasjenige, welches wir an verschiedenen Stellen dieses Werkes, über Schiffspapiere, vortragen werden, jetzt oder künftig beitragen könnten. Bisher hat kein Schriftsteller von den Schiffspapieren nach allgemeinen Ansichten gehandelt.

Keine Nation ist mehr mit Schiffspapieren geplagt, wie die Dänische. Die Schwedische und andere vormalige und jetzige Nordische Flaggen, haben indeſs gleichfalls eine Menge derselben. Wir wollen erst die Schiffspapiere der Dänen beschreiben, ohne die Menge derselben zu empfehlen, und demnächst Abänderungen für das Allgemeine vorschlagen. Wir beschränken uns vorläufig, wie bemerkt worden, auf die zu dem Schiffe gehörigen Papiere.

Dazu rechnen wir

1. den Bielbrief, wovon wir oben das Nöthige mitgetheilt haben.

2. Die etwanigen Reconstructionsbriefe, die mit den Bielbriefen verwandt sind, und errichtet werden, wenn Schiffe verzimmert und verändert werden, z. B. aus einer Brig eine Fregatte gemacht ist. Sie sind partielle Bielbriefe und werden in der Regel von einer öffentlichen Auctorität attestirt.

3. Den Meſsbrief, der von einer Behörde aus dem Heimathshafen des Schiffes, oder von einer anderen einheimischen competenten Behörde ausgestellt ist.

Der Zweck der Meſsbriefe ist, die Gröſse des Schiffes zum Behuf einheimischer Abgaben, amtlich bestimmt zu haben.

Der gewöhnliche Maaſsstab, zur Bestimmung der Gröſse der Schiffe, ist, nach Tonnen oder Lasten.

Dieser Maaſsstab läſst sich die mehrste Zeit nur durch Approximation angeben. Es läſst sich nicht beschreiben, welches Unwesen dadurch beim Messen entsteht. Es giebt Schiffe, die von ihren eigenen Landesbehörden zu 3 verschiedenen Gröſsen gemessen sind, und die in ihren Kaufbriefen und anderen Documenten, Spuren davon behalten. Wir haben in vielen einheimischen und auswärtigen Processen die traurigen Folgen davon zu bekämpfen gehabt. Es hat uns immer geschienen, daſs der Schade, der dadurch verursacht wird, daſs eine ursprüngliche Maaſse etwas unrichtig angegeben ist, 10 mal geringer sei, als wenn aus der Verschiedenheit der Maaſse die Unwissenheit oder Unredlichkeit der Landesbeamten dem Auslande klar zu Tage liegt, und den Chicanen der Kaper und der nicht immer aus Prisengerichten verbannten Bellomanie oder der Einfalt, Thür und Thor geöffnet wird. Auſser der einheimischen Messung werden die Schiffe in denjenigen fremden Häfen, woselbst Abgaben von der Gröſse des Schiffes zu bezahlen sind, zum Behuf der Abgabe gemessen, da die Meſsart der Länder verschieden ist. Die Capitaine thun in Kriegszeiten Unrecht, dergleichen Meſszettel, nach Berichtigung der Abgaben, mit sich in See zu nehmen, weil sie ihnen bei Prisengerichten, die nicht so sind wie sie seyn sollten, (davon hat es leider immer manche gegeben) schaden können.

4. Die Kaufbriefe der Schiffe. Wir haben schon das Nöthige darüber in dem zweiten Capitel gesagt.

5. Rhederbrief oder Rhedercertificat. Wir haben in dem dritten Capitel davon gehandelt.

6. Namensveränderungs-Document der Schiffe.

In mehreren Ländern ist die Namensveränderung, nachdem das Schiff ein einheimisches Schiff geworden ist, nicht erlaubt. Namentlich in Dänemark und England nicht, wie oben bemerkt. In Frankreich ist sie erlaubt, wenn der Rheder eine neue Acte de francisation impetrirt *).

7. Documente, die auf die Befreiung von einer Bodmereischuld oder von Civilprocessen, worin ein Schiff verwickelt war, Bezug haben.

8. Viele Rheder lassen aufser diesen Schiffspapieren, im eigentlichen Sinne, falls der Fall der Schiffe sie erfordert, auch die Restitutionsacten der Prisengerichte, als Medusenhäupter gegen die Kaper, mit dem Schiffe fahren.

Wenn ein Schiff, in Folge kriegerischer Vorfälle condemnirt worden ist, so wurden nach dem bisherigen Völkerrechte alle obigen Schiffspapiere präscribirt und die Condemnationsacte hob eine andere Reihe von Papieren an.

Dies war auch bei uns in Dänemark der Fall, bis 1803 durch eine Verordnung, auch bei condemnirten Schiffen, die neuerdings angekauft worden, der alte

*) Code des Douanes. No. 1004.

Bielbrief gefordert wurde. Bei denjenigen, welche schon in der Fahrt waren, begnügte man sich mit Bielbriefscertificaten, die oben beschrieben sind. Der Grund dieses Gesetzes war, die Identität der Schiffe zu vergewissern. Es ist nicht zu leugnen, dafs um Lastgelder zu sparen, das Eigenthum zu sichern u. s. w. in England und auf dem Continent Papiere von verloren gegangenen oder condemnirten Schiffen für andere Schiffe gebraucht werden (das Fabriciren ganz an sich falscher Papiere ist erst später aufgekommen) und dafs es sowohl für die Landesrevenüen als für die Nationalrechtlichkeit gut wäre, diesem Mifsbrauch zu steuern. Wir haben aber nie geglaubt, dafs die Dänische Maafsregel gerade die zweckmäfsigste sei. Unsere Legislation hat auch diesen Irrthum in Dänemark eingesehen, und durch eine spätere Verordnung diese Neuerung abgeschafft. Jede Neuerung im Völkerrechte ist gefährlich, zumal ein neuer Satz, wodurch man jenseits der Condemnationsacte Quästionen in Anrege bringt, und die bisherigen Wirkungen der Condemnationsacte anficht. Die Identität der Schiffe kann man aber bei der Einverleibung in die Nationalschifffahrt durch sorgfältige Messung vergewissern.

Nachdem wir auf diese Weise die Dänischen Schiffspapiere commentirt haben, wollen wir, um unserem nachherigen Vorschlage Eingang zu verschaffen, die Englischen und Amerikanischen Registers beschreiben.

Statt aller obigen Documente vertritt in Amerika, England und Frankreich, für den gröfsten Theil der

Schiffe, das einzige Register deren Stelle. Da Amerika und Frankreich das Beispiel Englands nachgeahmt haben, so werden wir bloſs bei der Beschreibung der Englischen Register ausführlich seyn.

Die Nationalschiffe in England werden nämlich in Schiffe mit, und ohne Register abgetheilt. Zu einem Register sind alle diejenigen berechtiget, welche in dem Lande gebaut oder dem Feinde abgenommen und condemnirt sind, und in solchen Fahrzeugen bestehen, welche über See fahren (die ein Deck haben oder 15 Tonnen groſs sind *) und Brittischen Unterthanen gehören.

Das Vorrecht, ein Register führen zu dürfen, geht verloren, wenn eine auswärtige Reparatur geschehen ist die mehr als 15 Schillstrl. für die Tonne beträgt, gehörig erwiesene Nothfälle ausgenommen.

Das Register ist in dem Hafen, wohin ein Schiff gehört, zu impetriren, oder in dem Hafen der dem Hauptrheder am nächsten ist.

Um für ein neues Schiff ein Register zu erlangen, muſs der Impetrant eine umständliche und getreue, von dem Schiffsbauer signirte, Beschreibung des Schiffes, mit Anführung des Ortes und der Zeit der Erbauung, der Gröſse, des Namens des ersten Eigenthümers, produciren und die Wahrheit davon beeidigen. Um ein Register über ein Prisenschiff zu erhalten, muſs die

*) Brownes View on the Law of the Admiralty. Pag. 127.

Condemnationsacte und eine Beschreibung des Schiffes von Sachverständigen, die gerichtlich ernannt sind, producirt und die Identität des Schiffes beeidiget werden.

Aufser Obigem, mufs der Hauptrheder oder mehrere der Zusammenrheder, oder in Colonien ihr Hauptagent, einen Eid leisten, der den Namen und die Beschreibung des Schiffes enthält, den Namen des Capitains und die der Zusammenrheder (falls es deren mehrere giebt) unter der Erhärtung, dafs sie Brittische Unterthanen sind und dafs kein Fremder, weder directe noch indirecte, Antheil in dem Schiffe hat.

Um eine genaue Beschreibung des Schiffes zu erhalten, mufs ein oder mehrere von dem Zolle oder anderen Behörden angestellte Beamte, an Bord des Schiffes gehen und es genau untersuchen, und ein genaues Maafs desselben aufnehmen.

Nach allen diesen vorläufigen Schritten wird das Register gemacht, welches den Namen, die Beschäftigung und den Aufenthalt jedes Rheders enthält, den Namen des Schiffes, den Namen des Heimathshafens und des Capitains, die Zeit und den Ort seiner Erbauung, oder Wegnahme, und das Datum der Condemnation, den Namen des Officiers der die Besichtigung vorgenommen hat, die Zahl der Verdecke und Masten, die Länge, Breite und Tiefe zwischen dem Decke, die Tiefe des Raums, die Tonnenzahl, die besondere Bauart, und deren Beschreibung.

Von diesem Protocolle (Register), stellen die Zoll- und Hebungsbeamten, oder eine andere competente Behörde, ein Certificat aus.

Ehe dieses dem Impetranten ertheilt wird, mufs der Capitain und diejenigen Rheder welche persönlich anwesend sind, eine Obligation unterschreiben, eine gewisse Summe verwirken zu wollen (die nie 1000 Lstrl. übersteigt), dafs das Certificat, im gewöhnlichen Leben Register genannt, nicht ausgeborgt, verkauft, oder muthwillig abhänden gebracht, sondern blofs für das Schiff, wofür es impetrirt wird, dienen, oder dafs im Falle der Zerstörung, oder Captur, oder des Verkaufes des Schiffes, oder eines Theiles davon an Fremde, das Certificat zurückgeliefert werden solle.

Wird der Capitain verändert, so mufs dieses in dorso des Certificates von der competenten Behörde bemerkt werden, der dann zur behufigen Notiz in dem Protocolle der competenten Beamten, in dem Hafen woselbst das Register ausgestellt ist, eine Anzeige machen mufs.

Die Namensveränderung ist verboten, und der Name, so wie der Heimathshafen, müssen hinten auf das Schiff gemahlt werden.

Wenn irgend eine gröfsere Veränderung mit dem Schiffe vorgeht; so mufs das Register neu gemacht werden.

Die Register sind zu numeriren und von denselben jährlich genaue Copien nach Londen zu senden.

Der Capitain eines Schiffes mufs sein Register, bei Strafe von 100 Lstrl., jedem vornehmsten Zollbeamten oder Brittischen Consul in einem auswärtigen Hafen vorzeigen.

Geht ein Register verloren; so mufs der obige Eid aufs neue geleistet, und eine Verpflichtungsacte unterschrieben werden, das alte Register, wenn man es finden sollte, einzuliefern, und keinen falschen Gebrauch davon zu machen. Sind Englische Schiffe in Colonien wenn der Verlust sich zeigt, so können dort Interims-Register ausgestellt werden. Falls Capitaine, ihre Rheder oder der gröfste Theil derselben die Auslieferung der Register absichtlich verweigern oder sie bei Seite bringen; so verfallen sie in eine Strafe von 100 Lstrl. oder in 6 bis 12 monatliche Gefangenschaft, und es wird ein neues Register ausgestellt, auf die Bescheinigung davon.

Werden registrirte Schiffe von einem Britten an einen anderen verkauft, so mufs, bei Strafe der Nichtigkeit, das Register wörtlich dem Kaufbriefe einverleibt seyn, und Schiffsverkäufe gelten weder in Rechts- noch Billigkeitsgerichten, wenn kein schriftlicher Kaufbrief existirt. Geschieht der Verkauf in dem Heimathshafen des Schiffes; so mufs ein Bekenntnifs davon in dorso des Registers geschrieben und von zwei Zeugen attestirt werden. Ueberhaupt ist es in Hinsicht dieses Indossements des Registers gesetzlich, dafs der Verkäufer oder sein Gevollmächtigter dieses schreibt, und dafs eine Copie davon, bei Strafe der Nullität des Verkaufes,

demjenigen behändiget werden muſs, der autorisirt ist, Register zu errichten, der dann auf den Anteacten ein Memorandum zu machen, und den Beikommenden, in Hinsicht der allgemeinen Oberaufsicht über die Nationalschifffahrt, Nachricht davon zu ertheilen hat.

Folgendes ist die Form des Indossements:

Kund sei es hiemit, daſs ich, oder wir, (Name, Domicilium und Geschäft des Verkäufers) heute verkauft und übertragen habe mein, oder unser, Antheilrecht in dem Schiffe (Name des Schiffes) beschrieben in dem umstehenden Register an (Name, Domicilium und Geschäft des Käufers). Des Urkunde meine, oder unsere, Hand, den (das Datum mit Buchstaben).

Unterzeichnet:

in Gegenwart von

(zwei Zeugen.)

Sind die Partheien in einem und demselben Hafen, und wollen statt des Indossements ein neues Register haben, so sind sie dazu berechtiget. Geschieht der Verkauf während das Schiff abwesend ist, so muſs der schriftliche Kaufbrief demjenigen producirt werden der das Register gemacht hat, zu obbeschriebenen Verrichtungen darüber, und nach Rückkunft des Schiffes, muſs das gesetzliche Indossement innerhalb 10 Tagen, bei Strafe der Nichtigkeit des Verkaufes, auf dem Register gesetzlich beschaft und die gesetzliche Auskunft den Beikommenden darüber ertheilt werden. In Hinsicht

der aus dem Reiche abwesenden Brittischen Unterthanen ist es erlaubt, dafs sie innerhalb 6 Monaten a Dato des Kaufbriefes, das Gesetzliche darüber besorgen lassen, und 10 Tage nach Ankunft des Schiffes in einem Hafen des Königreiches England mufs, von dem Verkäufer oder seinem Gevollmächtigten, das gesetzliche Indossement auf dem Register gemacht und die ferneren Obliegenheiten wahrgenommen werden.

Wird ein neues Register verlangt, oder ist es bei einem Verkauf erforderlich, so mufs der beikommende Beamte die Production des Kaufbriefes verlangen. Wird der Kaufbrief nicht producirt, so können nur Oberbeamte des Staats darüber entscheiden, ob dem Schiffe ein neues Register zu ertheilen sei oder nicht. Kein Fremder kann Interesse in Brittischen registrirten Schiffen haben, es verliert sein Privilegium dadurch, und das Register mufs zurückgegeben werden. Gehört ein Schiff einem eingebornen Unterthan zu, so kann nur ein nicht eingeborner Unterthan als Mitrheder aufgenommen werden, wenn drei Viertel der anderen Rheder darin consentiren.

Die in Hinsicht der Irrländischen Navigation erlassenen Verfügungen sind den obigen fast vollkommen gleich.

Eben so verhält es sich mit den Gesetzen über die Registratur der Schiffe in Amerika.

Die letzte Acte dieses Reiches ist vom 31sten Dec. 1792. Fast alle Verfügungen sind den Englischen

ähnlich. Nur daſs sie bei jedem Verkauf eines Theiles oder des Ganzen, die Ablieferung des alten und die Impetrirung eines neuen Registers verlangen, falls der Verkauf nicht in Transitu geschieht, unter der Verwarnung, daſs das Schiff sonst aufhören solle, ein Schiff der vereinigten Staaten zu seyn. Das Schiff Minerva Smith, Capitain Craigh, wurde von dem in dem Register benannten Eigenthümer, während es in und bei Philadelphia, auf Kiel bestimmt, Güter einnahm, verkauft und dem Cargadeur ein notarieller Kaufbrief darüber mitgegeben. Der Capitain gab vor, seinen neuen Rheder nicht zu kennen. Es wurde von Dänen aufgebracht, die auf die Condemnation drangen, weil weder der Paſs noch das Register die Nationalität der neuen Eigenthümer, rücksichtlich der Kriegsrechte, constatirte. Das Oberadmiralitätsgericht würde es, aus diesem und einer Menge anderen Gründen, condemnirt haben, wenn nicht der König von Dänemark, nach dem Rechte, welches ihm nach publicistischen Grundsätzen zusteht, aus freundschaftlichen Gesinnungen gegen die vereinigten Staaten, es unter Condemnation in die Kosten der Captoren, restituirt hätte.

Das Register heiſst auf Französisch Acte de francisation. Es wird fast auf dieselbe Weise erworben wie das Englische Register. Herr Dujardin-Sailly *) definirt es als dasjenige Certificat, welches den Schiffen die Freiheit gewährt, Französische Flagge aufzuziehen,

*) Code des Douanes. No. 1003 — 1010.

ihnen den Genufs derjenigen Privilegien zusichert, die damit verbunden sind. Eigenthumsveränderungen werden darauf in dorso bemerkt.

Die Englischen Gesetze erlauben, wie zum Theil schon bemerkt worden, in 5 Fällen die Erneuerung des Registers,

1. wenn das alte verloren ist,
2. wo es von dem Capitain absichtlich verheimlichet und vorenthalten ist,
3. in einem Falle, in welchem in dem Heimathshafen ein Theil verkauft wird, und die alten nachbleibenden Rheder ein neues Register vorziehen,
4. wenn das Schiff in Form oder Lastenzahl verändert wird,
5. wenn durch Verkauf der Heimathshafen des Schiffes verändert wird.

Vormals war es auch erlaubt bei Namensveränderungen, jetzt nicht.

In obenangeführtem Werke von Reeves, welches zum Gebrauch einer Committee of the Privy Council geschrieben wurde, ist im sechsten Capitel eine interessante Geschichte der Gesetzgebung über das Register, dessen Mängeln nach dem Verlust der Amerikanischen Colonien, auf hauptsächlichen Betrieb des alten Lord Liverpool (des Herrn Jenkinson) durch Parlamentsacten abgeholfen wurden.

Es wird sehr genau über die Gesetze, die Register betreffend, in England gewacht. In der Sache

Rolleston c. Hibbert hatte sich jemand zur Sicherheit eines Wechsels einen Kaufbrief über ein abwesendes Schiff geben lassen, ohne dafs eine Abschrift des Registers demselben einverleibt war, und nahm das Schiff bei der Rückkehr in Besitz. Zugleich aber wurde der ursprüngliche Rheder bankerott, und seine Masse reclamirte das Schiff, welches ihr wegen des null und nichtigen Kaufbriefes zuerkannt wurde.

Lord Kenyon aber sagte, wie man eines Schreibfehlers wegen, bei einem Prisenschiffe in einer ähnlichen Sache, die Legalität des Kaufes anfechten wollte, dafs der Grund unzureichend sei.

Andere Fehler aber, in der Recitirung des Registers, haben den Kaufbrief in der Sache Westerdell c. Dale, null und nichtig gemacht. Es ist überhaupt, wie der Richter, Herr Lawrence, in der Sache Mofs c. Charnock sagte, der Englische Grundsatz, einen Kauf so lange nicht für effectuirt anzusehen, bis alle gesetzliche Requisita gänzlich erfüllt sind.

Einer der grofsen Vortheile von der Registratur der Schiffe ist, die genaue Wissenschaft die jeder über die Verhältnisse des Schiffes erlangen kann; diese Absicht wurde in folgender Entscheidung aufrecht erhalten. Der alleinige Rheder des nach Newcastle zu Hause gehörenden Schiffes Fishbourne, welches in Rufsland embargirt wurde, verkaufte ein Drittheil an Heath, der dem Zollbeamten in Newcastle sogleich eine Copie des Kaufbriefes zustellte. Dieser bemerkte den

Verkauf auf dem ursprünglichen Affidavit, worauf das Register impetrirt war, und in seinem Protocoll, aber versäumte zufällig, darüber die gesetzliche Anzeige nach London zu machen. Nachmals, und während das Schiff noch abwesend war, verkaufte Ward das ganze Schiff für 4000 Lstrl. an Hubbard in London, der, wie das Schiff nach London kam, ein neues Register impetrirte und das Schiff verkaufte, aber keine Copie seines Kaufbriefes nach Newcastle sandte. Heath, der Hubbard verklagte, erhielt ein Drittel des von ihm erhobenen Kaufgeldes zuerkannt, weil Heath seinerseits alle gesetzliche Requisita erfüllt hatte und der Kaufbrief an Hubbard null sei, weil er keine Copie davon nach Newcastle gesandt habe.

Die Versehen der Beamten schaden, wie natürlich, den Partheien nicht, die ihre gesetzlichen Heischungen erfüllt haben, wie in dem Falle Ratchford c. Meadows entschieden ist.

Die mehrste Zeit sind die Register conclusive Beweise des Eigenthums, in Hinsicht von Forderungen für Reparatur und in Hinsicht von Assecuranzen.

Ein Englisches Schiff muſs immer sein Register am Bord haben. Das Englische Schiff Betty Cathcart-Gellespie, wurde von Franzosen nach Amerika aufgebracht. Ein Englischer Consul reclamirte es als in Amerikanischen Seegrenzen genommen, und ein Amerikanisches Gericht erkannte es frei. Wie von dieser Entscheidung appellirt wurde, kam man überein, es

6 *

zu verkaufen, und das Provenu im Gerichte zu deponiren. Herr Penman in Charlestown kaufte es für die Rheder, falls sie es wollten, sonst für Simpson et Davidson, Kaufleute in London. Die Franzosen weigerten sich das Register auszuliefern. Der Brittische Consul gab dem Schiffe ein Certificat mit. Die Brittische Mannschaft segelte damit und mit einer Ladung Lumpenzucker nach Jamaica, von dort mit der Convoy nach London zu gehen. Des fehlenden Registers wegen wurde es in Jamaica condemnirt, von Sir Wm. Scott aber in einer jener Entscheidungen voll Seelenadel und voll wesentlicher Gerechtigkeit, die seinen Namen unsterblich machen werden, freigesprochen *).

Nachdem wir diese Parallele zwischen den Englisch geformten und den andern Schiffspapieren gezogen haben, wünschen wir, daſs die Englisch-Amerikanische Eigenthums-Documentirung (etwa bei dem nächsten Seefrieden) dergestalt allgemein eingeführt würde:

„Daſs jedes zu einer Nationalschifffahrt gehörige, darin aufgenommene Schiff, einerlei, (der Holzmangel wird bald dazu zwingen) ob im In- oder Auslande gebaut, mit einer Acte versehen würde, worin, wenn es angeht, der Ort und die Zeit der Erbauung oder der Captur und Condemnation, wo nicht, das Datum, wann es der Nationalschifffahrt einverleibt ist; demnächst eine von geschworenen Schifferalten des Heimathshafens

*) Robinson I. Pag. 222.

aufgenommene genaue Beschreibung und die von einem geschworenen Kunstverständigen aufgegebene Maafse des Schiffes, und der Name, Stand und Wohnort des Eigenthümers, und der Name und Wohnort des Schiffers enthalten wäre." Die Acte müfste auf Pergament oder auf dauerhaftem Papiere von dem vornehmsten Beamten des Heimathshafens, der die Thatsache und das Eigenthum von den Beikommenden beeidigen liefse und solches attestirte, ausgefertiget werden, der eine Abschrift davon zu Protocoll zu nehmen und ein Duplicat davon an eine dazu gesetzte Oberbehörde in der Hauptstadt einzusenden hätte, die, so wie in England, über die ganze Nationalschifffahrt Tabellen hielte, damit man die Zu- und Abnahme der Nationalschifffahrt, das Alter und die öfteren Reparaturen der Schiffe, in Assecuranz-Hinsicht, genau erfahren könnte. Die Eigenthums- und Capitains-Veränderungen müfsten obrigkeitlich in Dorso bemerkt werden, so wie auch die Reconstructionen der Schiffe, falls man nicht vorzöge, so wie in Amerika, neue Register zu geben.

Wir wünschten dazu beitragen zu können, der Schifffahrt durch Simplificirung der Documentirung nützlich zu seyn, und ihre Wohlfahrt, im Kriege und Frieden, den Regierungen ans Herz zu legen. Was ist ein Land ohne Schifffahrt? Wie blühend sind, nach den Annalen der Geschichte, die Länder gewesen, welche sie kultivirten, und wie gesunken ist z. B. Rhodus und Sicilien seitdem es keine Schifffahrt hat, und seine Producte Jahrhunderte hindurch, durch ungereimte

Ausfuhrverbote keine Abnehmer und endlich keine inländische Pflege gefunden haben.

England giebt in vieler Hinsicht dem festen Lande ein nachahmungswürdiges Muster, wie eine Regierung für die Handlung zu sorgen hat.

Da das Französiche Prisenreglement, auch andere, Kaufbriefe als Schiffspapiere in einigen Fällen fordern, da selbst Tractaten dazu verpflichten; so würde die Veränderung in der Schiffsdocumentirung fremden Höfen anzuzeigen seyn. Niemand würde etwas dagegen haben können, da die gröſsten Seehandeltreibenden Länder, England, Amerika und Frankreich diese Einrichtung beliebten.

Fünftes Capitel.

Papiere für die Reise des Schiffes.

Literatur.

Hübner sur la saisie des batimens neutres. Paris 1759.

Dieses Werk enthält in dem 10ten §. im 3ten Capitel des 2ten Theiles des 1sten Bandes einen Catalogue raisonné der Papiere die sich am Bord befinden müssen, der aber für diese Zeiten nicht viel Brauchbares enthält.

Marshall Treatise on the Law of Insurance. 2 Vol. London 1802.

Enthält im 8ten Capitel §. 5 eine Uebersicht der gewöhnlichen Schiffspapiere.

Wenn ein Schiff über 5 Commerzlasten *), in Dänemark in Kriegszeiten zur Fahrt bestimmt ist, so haben die Rheder oder wenigstens der Hauptrheder **) (nur diejenigen können in Schiffe rheden, die entweder im Lande geboren sind, oder vor Ausbruch eines Krieges das Bürgerrecht

*) Verordnung vom 29sten Dec. 1812.

**) §. 5.

und ein fixes Domicilium im Lande erworben haben *)) in dem Heimathshafen des Schiffes, oder an dem Orte, woselbst die mehrsten Rheder wohnen **), in Kriegszeiten einen körperlichen oder schriftlichen Eid dahin abzulegen, daſs das Schiff inländisches Eigenthum und nach einem genannten Orte und weiter bestimmt sei, so ertheilt der Magistrat, nachdem er vorher die Stammpapiere des Schiffes untersucht und auf die Ordnungsmäſsigkeit derselben gedrungen hat, hierüber in Lateinischer Sprache ein Certificat, mit Englischer und Französischer Uebersetzung desselben.

Diese Certificate fahren mit dem Schiffe. Sie sind bei uns, wie bei anderen Nationen, in Tractaten begründet. Uns sind in Kriegszeiten mehrere Papenburger Certificate vorgekommen, die auf bloſse unbeeidigte Declarationen der Eigenthümer, sine causae cognitione, nicht von einer obrigkeitlichen Person, sondern von bloſsen Notarien ausgestellt waren. Eine Einrichtung, die nicht geduldet werden sollte.

Das Certificat ist bei uns in einigen Häfen und Inseln an das Commerzcollegium, in anderen Häfen an die vornehmste obrigkeitliche Person (welche, wie vormals in Frankreich, Blanquets von den Seepässen haben) einzusenden, welche darauf den Lateinischen Seepaſs ertheilt.

*) §. 4.

**) §. 5.

Der Paſs wird jetzt nicht, wie vormals, von dem Könige selbst, sondern von dem Commerzcollegio ausgestellt, und enthält:

Den Namen des Hauptrheders und seinen Wohnort, den Namen des Schiffes, den Namen des Schiffers *), die Lastenzahl, den Ort woselbst es sich befindet, und denjenigen, wohin es in Ladung oder Ballast bestimmt ist. Hiebei wird eine Französische Uebersetzung ertheilt.

Der Tag an welchem man den Paſs auf das Certificat ausgeliefert erhält, wird von dem ausliefernden Beamten, am Rande des Passes bemerkt. Hierauf waren die Franzosen in der Revolutionszeit nicht aufmerksam, oder wollten nicht aufmerksam darauf seyn, und haben manches Schiff, zumal da damals das Datum von dem ausliefernden Beamten unter dem Passe ausgefüllt, und nicht am Rande das Datum der Auslieferung bemerkt wurde, unter dem Vorwande condemnirt, daſs der Dates wegen, die Papiere falsch wären. Wie konnte, sagte z. B. ein Französischer Richter, ein Certificat, welches in Bergen ausgefertiget wurde, an demselben Tage in Kopenhagen seyn, um den Paſs unter demselben Dato zu bewirken. Das Prisenconseil hat sich erinnert, daſs vormals in Frankreich dieselbe Einrichtung wie in Dänemark gewesen ist, und auf diesen Kapereinwand nicht geachtet.

In der Sache des Dänischen Schiffes Bruderliebe, Capitain Fyn, sagte das Tribunal du pas de Calais:

*) Wir vermissen hier die clausula salutaris der alten Pässe sive alium exigente necessitate ipsi substitutum.

„Dafs die Auslieferung des Passes allein die Expedition constituire, dafs ein ingrossirter, datirter und unterschriebener Pafs, so lange er in der Hand desjenigen ist, der ihn zugesteht, und so lange er nicht an denjenigen, der ihn impetrirt, abgeliefert ist, keine Wirkung habe."

Dies ist zwar sehr richtig, allein die Beamten können nicht aufmerksam genug auf den Punct seyn, dafs das Datum eines Passes nicht verschieden seyn mufs von der Zeit in welcher das Schiff im Lande befindlich war.

Es ist in neueren Zeiten von einigen Rigoristen in Anrege gebracht, dafs ein Pafs den Bestimmunghafen enthalten müfste. Was uns betrifft, so glauben wir, dafs in Praxis den Bestimmungsort in dem Passe namhaft zu machen, in vielen Fällen für frachtfahrende Nationen (wie selbst die unsrige ist) unmöglich sei, da die Schiffe oft auf Abentheuer, wie man es nennt, nicht blofs in Ballast, sondern selbst mit Ladungen versegeln, z. B. mit Salz, mit Holz, mit Korn, wie Wind und Wetter dienen. Die alten Holländer, vor dem Amerikanischen Kriege die gröfsten Frachtfahrer, setzten daher sehr vernünftig in ihre Pässe: ad mare balticum, ad mare atlanticum, und die Dänen haben es eben so gemacht. Die häufigen Blokaden der neueren Zeiten empfehlen diese Art der Bestimmungsangabe um so mehr; für die Amerikaner ist, bei ihrer weiten Entfernung, fast keine andere, als eine generelle Bestimmung in ihren Pässen möglich, da sie selbst genöthiget sind in ihren Clarirungen

und Ladungspapieren blofs den Anlaufshafen und die generelle Benennung „nach einem Markte“ anzugeben. Der Grund der rigoristischen Schriftsteller, dafs der Pafs der Regierung jede specielle Reise des Schiffes legalisiren müsse, ist eine Absurdität, und ist bei frachtfahrenden Nationen ganz unmöglich, weil kein Rheder vorher wissen kann, nach welchem Orte sein Schiff in ausländischen Häfen eine Fracht bekommen kann. Die Absicht des Passes ist blofs die Nationalität zu verbürgen, keine andere. Wir finden daher die Hübnersche Definition des Passes sehr richtig. Es ist die Erlaubnifs der Regierung, sagte er, die den Capitain ermächtiget, See zu halten. Das Papier mufs daher den Namen des Capitains, des Schiffes, seine Bauart und seinen Heimathshafen enthalten. Alles andere ist willkührlich. Man kann auch darin den Ort der Bestimmung angeben, die Beschaffenheit und die Quantität der Waaren, die es führt. Man kann ihn für eine bestimmte oder unbestimmte Zeit gewähren, oder man kann diese Umstände auslassen. Alles dieses hat keinen Bezug auf die Gültigkeit des Passes. Bisweilen erlauben die Fahrten des Schiffes es nicht, dafs man sie bestimme. In dem Fall sind z. B. die Schiffe, die auf Avanture versegeln, oder den Frachthandel treiben *).

In den Französischen Prisen-Processen ist es oft urgirt, dafs ein Pafs nur für eine Reise dauern dürfte. Deshalb ist die Frage wichtig: Was heifst eine Reise? —

*) Hübner de la saisie des batimens neutres. T. I. Pag. 242.

Die Rückkunft eines Schiffes in einen inländischen Hafen oder in den Heimathshafen? Die Dänische Paſsverordnung sagt *):

Eine Reise ist die Fahrt die das Schiff nach Empfang des Passes von seiner Heimath macht, bis es dahin zurückgekehrt ist, falls das Eigenthum in der Zwischenzeit nicht verändert wurde, wodurch ein neuer Paſs erforderlich wird. Kommt ein Schiff in der Zwischenzeit in einen anderen inländischen Hafen als den Heimathshafen, so hat der Capitain bei der dortigen Obrigkeit seine Papiere zu produciren und zu beeidigen, daſs das Schiff noch demselben Rheder gehöre, worauf er hierüber von dem Magistrat einen Attest erhält. Jedoch steht es dem Rheder frei, bei solchen Gelegenheiten einen neuen Paſs zu nehmen. Diese Einrichtung ist in der Natur der Sache gegründet und sehr zweckmäſsig.

Die Französischen Schiffe haben, auſser den Franzisationsacten, Pässe.

Die Französischen Pässe werden Congés genannt. Die Congés sind nothwendig für ein Schiff, es mag Seekrieg seyn oder nicht, welches bei den Pässen anderer Nationen nicht immer der Fall ist, die gewöhnlich nur in Kriegszeiten ertheilt werden. Die Französischen Prisenrichter haben zuweilen die Bestimmungen über die Französischen Congés mit Unrecht auf die Kriegspässe angewandt. Congés werden Schiffen von

*) §. 11 der Verordnung vom 9ten April 1810.

30 Tonnen und darüber ertheilt, und sind nur für eine Reise gültig. Sollte die in dem Code des Douanes aufgeführte Entscheidung des Finanzministers, vom 5ten Pluviose des Jahres 11, im Französischen Reiche ferner Kraft haben, so kann daselbst die Frachtfahrt nie aufblühen. Sie setzt fest:

1. Dafs ein nach der Fremde gegangenes Schiff, im Laufe des Jahres, entweder nach seinem Heimathshafen oder nach irgend einem anderen Hafen des Reichs zurückkommen mufs, um einen neuen Pafs auf Vorzeigung der Franzisationsacte zu erhalten;
2. Dafs ein Französisches Schiff über 30 Tonnen, welches von einem Hafen des Reichs nach einem anderen Hafen gekommen ist, wohin es seine Bestimmung hat, wenn ihm eine zweite gegeben ist, welche es nicht an den Ort des ursprünglichen Abgangs zurückführt, seinen Congé erneuern, und die Abgaben dafür bezahlen mufs, indem es eine neue Reise ist, welche es unternimmt. Dieser neue Congé bezieht sich auf die vorhergehenden, um von demjenigen die Spur zu behalten, welcher in dem Heimathshafen des Schiffes ertheilt ist;
3. Dafs die Schiffe, welche die Küstenfahrt in den Häfen der Levante treiben, wenn sie ihre Fahrt länger als auf ein Jahr ausdehnen, die Ursachen justificiren müssen, welche sich ihrer Rückkehr entgegengesetzt haben. — Sie bezahlen die doppelten Abgaben des ersten Congés, welcher ihnen ertheilt wird. — Endlich, wenn ein Schiff in einem Zeitraum von zwei Jahren nicht zurückkommt, so

verfällt es in eine Brüche von 20 oder 30 Franken per Tonne, nach der Beschaffenheit des Falles *).

Es ist so lange her, dafs England bei Seekriegen neutral gewesen, dafs man in den Rechtsbüchern keine Vorschriften über ihre Lateinischen Pässe trifft. Im Frieden, und während eigener Kriege, haben ihre Schiffe nur das Register. Sie sind aber in allen Englischen Tractaten, z. B. mit Dänemark, Spanien und Frankreich, nach den dort gegebenen Formularen versprochen **).

Das Register würde dann die Stelle des Dänischen Certificats vertreten.

Aufser dem Register führten die Englischen Schiffe, welche vormals Prisenschiffe waren, ein Certificat of freedom ***), worin die Umstände der Condemnation weiter aus einander gesetzt waren wie im Register.

In dem Preufsischen Gesetzbuche ist, in Hinsicht der Schiffspapiere, blofs verordnet, dafs solche tüchtig seyn sollen ****) (ein unbestimmter Ausdruck), und dafs die Bielbriefe und Pässe von der Admiralität und Licenzkammer ausgestellt seyn sollen.

*) Code des Douanes. No. 1018.

**) Weskett, Wort Pafs. Das in dem Französischen Tractat vom 26sten Sept. 1786 vorgeschriebene Formular, steht Pag. 626 im 4ten Theil von Andersons history of commerce. London 1789.

***) The Laws of Shipping and navigation by Reeves. London 1807. Pag. 406 u. Appendix No. III.

****) §. 1424.

Die in Preufsen gebauten Schiffe erhalten Freibriefe, die als Englische Register anzusehen sind, und womit sie sonst ohne Pässe auch in Kriegszeiten fuhren.

Das Schiff Diane, Capitain Zieske, ging von Guernsey nach Embden, und wurde den 12ten Floreal im Jahre 7 in Dünkirchen condemnirt, weil es, aufser dem Freibrief, keinen Pafs hatte. Aus eben diesem Grunde wurde den 16ten Thermidor im Jahre 8, das Preufsische Schiff Carolina Wilhelmina, Capitain Christ. Bradenahl, condemnirt *).

Portalis sagte bei der Gelegenheit:

Der Pafs ist der specielle Beweis, dafs das Schiff nicht dem Feinde gehört, dafs es unter der Protection einer neutralen Macht segelt. Man unterdrücke den Pafs und man hat keinen legalen Beweis der gegenwärtigen Neutralität **).

Am Bord der Schwedischen Schiffe ist, aufser dem Biel- und Mefsbrief, das Certificat des Magistrats des Heimathshafens, dafs die Rheder des Fahrzeugs Schwedische Unterthanen sind ***). Aufserdem haben die Schiffe, die in Schweden gebaut sind, von dem Commerzcollegio einen Freibrief, um von gewissen inländischen Abgaben frei zu seyn. Diese Freibriefe müssen

*) Handbuch des Seerechtes. 2ter Theil. Pag. 300.

**) Pag. 307.

***) Flintbergs Schwedisches Seerecht, von Hagemeister übersetzt. Pag. 237.

alle Jahr erneuert werden. Ist ein Schiff länger als ein Jahr abwesend gewesen; so kann durch einen Magistratsattest es documentirt werden, warum der neue Freibrief nicht am Bord des rückkehrenden Schiffes ist *).

Das Hauptkriegsgesetz der Franzosen, in Hinsicht des Passes, ist in dem 4ten Art. des Reglements von 1778 enthalten und besagt:

Ein Paſs kann nur zu Einer Reise dienen, und soll als ungültig angesehen werden, wenn bewiesen wird, daſs das Schiff, für welches er ausgefertigt worden, in dem Augenblick der Ausfertigung in keinem der Häfen des Fürsten, der ihn ertheilte, gewesen ist.

Man wird auf die Pässe neutraler Mächte keine Rücksicht nehmen, wenn diejenigen, welche sie erhalten, Contraventionen dagegen begangen, oder wenn die Pässe einen Namen des Schiffes ausdrücken, welcher von demjenigen verschieden ist, den die anderen Schiffspapiere enthalten, es sei denn daſs die Beweise der Namensveränderung, mit der Identität des Schiffes, einen Theil dieser nämlichen Papiere ausmachen, und daſs solche von öffentlichen Beamten des Abgangshafens aufgenommen, und vor dem vornehmsten öffentlichen Beamten des Orts registrirt worden sind.

Dies Gesetz hat zu unzähligen Aufbringungen Gelegenheit gegeben, von denen man ein Näheres

*) Flintbergs Schwedisches Seerecht, von Hagemeister übersetzt. Pag. 235.

in unserem Handbuche über das practische Seerecht, finden kann *).

Schiffe in der Ostsee, wenn es ein mare clausum ist, fahren selten mit Pässen. An solche Schiffe und an solche, welche beim Ankauf in fremden Häfen liegen, werden oft Pässe aufser Landes gesandt. Sie haben, bei Französischen Aufbringungen, fast beständig zu Condemnationen geführt, obgleich die Pässe, praestitis praestandis, von der Obrigkeit nur an den Nationalconsul eingesandt und gegen den Eid des Capitains ausgeliefert wurden, und die Kriegführenden, auf diese Weise gegen Mifsbräuche gesichert waren. Nur wenn Dänische Schiffe der Art in Dänemark (in den Sund) einliefen und so ihre Pässe einnahmen, hat das Prisenconseil in den letzten Zeiten Ausnahmen statuirt. So sagte das Prisenconseil in der Sache des Schiffes Constance, Capitain Hinrichsen, den 29sten Prairial im Jahre 8, welches, von Pernau nach Lissabon bestimmt, seine Pässe, anlaufend, in Kopenhagen eingenommen hatte:

„Der Gegenstand des Gesetzes ist, sich zu ver„sichern, dafs der Pafs nicht in feindliche Hände ge„rathen, und dafs er wirklich für einen der Untertha„nen des Fürsten, der ihn bewilliget hat, bestimmt ist. „Nun ist dieser Gegenstand erfüllt, wenn die Expedi„tion und die Ueberlieferung davon in den Staaten des „Fürsten, der ihn ertheilt, an den Unterthan, auf den „er lautet, geschehen ist."

*) Pag. 235.

Auch bei Fällen, in welchen die Pässe einem Schiffe aufser Landes ertheilt wurden, könnten die Pässe zwar für null und nichtig angenommen werden, ihr Mangel würde aber bei einem billigen Gerichte, durch das Princip des 2ten Artikels des Reglements von 1778, redressirt werden können *).

Die Dänischen Schiffe, welche Frachten in Hamburg erhielten, nahmen ihre Pässe oft in Altona, und viele sind darüber in Frankreich condemnirt, wenn dies herauskam. Sie kamen daher in der letzten Zeit des Revolutionskrieges nach Altona wenn sie Pässe impetrirten, und nahmen sodann ein eigenes Certificat, welches Aufenthaltscertificat hiefs, besagend:

Dafs sie zur Zeit der Ertheilung der Pässe bei Altona gewesen wären.

Aufser den Pässen in Rücksicht der christlichen kriegführenden Mächte, erhalten die Schiffe der Hauptmächte, die in Gewässern fahren, welche die Berberesken beschiffen,

Algierische Pässe.

Diese sind auf Pergament, in Dänemark von dem Commerzcollegium ausgestellt, und an der einen Seite im Zickzack durchschnitten, und die eine Hälfte wird den Berberesken gegeben, die dieselbe auf der See mit den Pässen am Bord zusammen passen, und übrigens frei Schiff frei Gut seyn lassen. Wer in Dänemark einen Algierischen

*) Conferatur, die Aeufserung von Hrn. Portalis in dem Abschnitt von Aufbringungen.

Paſs impetriren will, muſs 3 Jahr vorher in Dänemark domicilirt gewesen seyn, und die Algierischen Pässe dürfen nicht über 2 Jahre (in England nicht über 3 Jahre) alt seyn, allein es werden in Dänemark immer Entschuldigungsgründe darüber zugelassen, oder die Pässe im Auslande mit neuen durch die Consuln vertauscht. Sie werden nur auf einen körperlichen Eid ertheilt, sie nicht miſsbrauchen zu wollen, wofür noch überdies Caution zu stellen ist. Hat man sie nicht gebraucht und das Cap finis terrae nicht passirt, so erhält man in Dänemark die Paſsgebühren, die sehr beträchtlich sind, gröſstentheils zurück. Eben dies wird in anderen Ländern der Fall seyn. In England werden diese Pässe auf gleiche Weise von der Admiralität ausgestellt *). Die Englischen Gesetze darüber sind vom 14ten Juny 1722 und 28sten Aug. 1776. Oft werden diese Pässe, damit nicht Fremde solche miſsbrauchen, allgemein einberufen, weil durch Schiffbruch u. s. w. viele abhanden kommen können, und die alten werden mit neuen, nach einem abgeänderten Modell vertauscht. So wurden sie z. B. 1783 und 1802 allgemein einberufen, und neu modellirte ausgetheilt.

So viele von diesen Papieren als die Tractaten des Landes erfordern, zu dem das Schiff gehört, müssen nicht bloſs in prisenrechtlicher, sondern auch in assecuranzrechtlicher Hinsicht, durchaus am Bord seyn. Der Mangel von Papieren, welche nicht die zur Anwendung

*) Reeves. Pag. 408.

kommenden Tractaten, noch das conventionelle Völkerrecht, so wie es sich aus der Mehrheit der Tractaten ergiebt, sondern nur einzelne Kaperreglements erfordern, präjudicirt in assecuranzrechtlicher Hinsicht nicht.

Aufser obbenannten Reisepapieren eines Schiffes, hatte die Französische Aufbringerei, im Revolutionskriege, ein neues Schiffspapier veranlafst, nämlich:

ein Certificat über die Bewaffnung des Schiffes,

besagend, dafs die Kanonen am Bord mit so und so viel Pulver, und den und den anderen Waffen, zum Inventario des Schiffes gehörten, und blofs zum Salutiren und zu Nothschüssen und zum Schutz gegen Seeräuber dienen sollten.

Vorsichtig ist es wenigstens, dafs in irgend einem Papier die Bewaffnung erwähnt wird, weil in den Pässen gewöhnlich steht „sine tormentis" und Chicaneure in Franckreich den 4ten Art. des Titels über Prisen, in der Ordonnance de la marine, darauf anwenden. Aufgeklärte Richter haben es indefs nicht gethan.

Der Amerikanische Chinafahrer, Pegou, war von dem Tribunal Morbihan, hauptsächlich seiner 10 Kanonen wegen, condemnirt. In dem Herr Portalis auf die Freigabe, im Prisenconseil, antrug, die auch erfolgte, sagte er: „Was mich betrifft, so glaube ich nicht, dafs man, wenn man Waffen bei sich hat und sie trägt, schon den Vorwurf verdiene, für den Krieg bewaffnet zu seyn. Die Bewaffnung für den Krieg ist

durchaus eine offensive Disposition. Diese ergiebt sich, wenn man bei der Bewaffnung keinen anderen Zweck hat, als den Zweck anzugreifen, oder wenigstens, wenn alles andeutet, daſs dies der Hauptzweck der Unternehmung ist; auf diesen Fall wird man für einen Feind oder Seeräuber gehalten, wenn man nicht der Inhaber eines Marquebriefes oder eines Rechtstitels ist, der fähig ist allen Verdacht zu entfernen."

Ein Zollclarirungsschein.

An Orten wo abgehende Schiffe, in Ballast oder beladen, auf einem Zolle auszuclariren haben, wird ein Schein darüber an den Capitain ertheilt. Viele Orte, z. B. der Hafen von Altona, haben aber keinen Zoll. Ob es nun zwar in den Papieren dieses Hafens (wenn Schiffe, die von dort oder Hamburg abgehen, ihre Papiere in Altona nehmen) ausdrücklich erwähnt wird, daſs kein Zoll daselbst ist, so mag es andere Häfen geben, woselbst dies nicht erwähnt wird, und wir finden es daher unrecht, dies in Prisenreglements, im Allgemeinen, zu einem Falle zu machen, der eine Aufbringung entschuldiget, wenn der Zollclarirungszettel am Borde fehlt. Das Dänische Prisenreglement, vom 28sten März 1810, fordert den Zollclarirungszettel nur von beladenen Schiffen, und führt den Mangel desselben, im Allgemeinen, nur als Verdachtsgrund auf. Unsere obige Bemerkung gehet also weniger auf dieses Land. Auf allen Fall bleibt das Papier dem Genommenen, wenn der Captor seinen Abgang aus einem gewissen Hafen bestreitet, als Beweismittel, von gröſster Wichtigkeit.

Uebrigens sind wir der Meinung der Englischen Gerichte, dafs das Papier unbedeutend **an sich** ist, und dafs selbst, wenn es eine Bestimmung angiebt, ein Beweis dagegen zulässig ist, weil so oft falsche Bestimmungsangaben gemacht werden müssen, um nur aus gewissen Häfen wegzukommen *).

Das Schiffs-Journal:

Es ist in Prisengerichten, wenn über die Bestimmung, über Anlaufen, über Courssteuerung und andere Gegenstände der Art Streit entsteht, von der äufsersten Wichtigkeit. Den Capitainen ist sehr zu empfehlen, dafs sie es, so viel möglich, ohne Rasuren halten lassen. Wenn solche, in Hinsicht der Namen von Oertern und in anderen wichtigen Hinsichten **), Statt finden; so können sie zu den gefährlichsten Folgen die Veranlassung geben. Es darf durchaus kein ächtes und falsches, um die Kaper seiner eigenen Nation oder eines Kriegführenden irre zu führen, gehalten werden, obgleich dieses, in dem letzten unglücklichen Kriege, fast durchgängig geschah. Ungeachtet dies auf dem Schiffe **Louisiana**, Capitain **Slyboom**, welches 1809 mit Englischer und Französischer Licenz, ohne Dänische, von Bordeaux nach Altona kam und in Glückstadt aufgebracht wurde, der Fall war, so gab der König von Dänemark, auf unsere Vorstellung, es dennoch frei. Nicht immer mögte solches indefs, bei ähnlichen Fällen,

*) Handbuch des Seerechtes. Ister Bd. Pag. 533 u. folg.

) **Robinsons Reports.

geschehen. Bei grofsen Reisen werden auf dem Schiffe mehrere Journale, aufser dem Hauptjournal, (welches gewöhnlich der Steuermann führt und worauf wir in dem folgenden Abschnitte zurückkommen) von dem Capitain, von den Officieren, von den Passagieren u. s. w. geführt. Dies war z. B. der Fall auf dem Amerikanischen Schiffe the little James, Capitain Webb, welches ein Dänischer Kaper deshalb condemnirt verlangte. Wir bewirkten die Freigabe in allen Instanzen.

Ein äufserst wichtiger Punct ist die Prätension einiger Schriftsteller, dafs ein Frachtfahrer ein Journal von allen Reisen, die er seit dem Verlassen des Heimathshafens gemacht hat, am Bord führen müsse. Diese Idee mufs von Leuten herrühren, die keine Kenntnifs von dem bisherigen Völkerrechte haben. Es ist bis jetzt ein Satz des conventionellen Völkerrechtes und der Usancen der See gewesen (und Gott gebe, dafs er es immer bleibe), dafs die etwanige Kriegsschuld eines Schiffes mit der Ladung abgelegt werde, dafs in prisenrechtlicher Hinsicht, z. B. in Hinsicht von Contrebande, eines Blokadebruches u. s. w., die Reise mit der Löschung einer Ladung sich endige. Obiger Satz würde unzählige Aufbringungen zur Folge haben, und wir beschwören unsere und alle fremde Regierungen, ihn als den gefährlichsten Grundsatz anzusehen, der in kriegsrechtlicher Hinsicht aufgestellt werden kann.

Inventarium:

Erstens über sämmtliche Geräthschaften und zweitens über sämmtliche Schiffspapiere der Reise.

Ersteres kann in Fällen, in welchen Captoren die Scheiterung eines Schiffes zu verantworten haben, von äufserster Wichtigkeit seyn. Es wird selten am Bord geführt, sollte sich aber immer daselbst befinden. In mehreren Fällen, woselbst wir den Seewerth von gescheiterten Schiffen in Prisenprocessen zu constatiren hatten, haben wir ein solches Inventarium sehr vermifst.

Das zweite Inventarium wurde in dem Revolutionskriege häufig, von vorsichtigen Capitainen, durch Notarien über alle Schiffspapiere aufgemacht, um bei Unterschlagung von Schiffspapieren, abseiten der Kaper, einen Beweis über alle Papiere zu haben die man am Bord führte. Man könnte solches, wenigstens was die Zahl der Papiere betrifft, auf der See von dem Captor unterzeichnen lassen.

Die Liste der Correspondenten:

Dies ist ein Verzeichnifs von dem Rheder für den Capitain, von denjenigen Leuten, an welche er sich bei einem freiwilligen oder gezwungenen Anlaufen in irgend einem Hafen zu wenden hat.

Das Schiffsbuch:

Ist blofs in öçonomischer Hinsicht von Wichtigkeit, und nicht so wie die letztgenannten Papiere, in kriegsrechtlicher Hinsicht räthlich.

Was alle diese Papiere nun betrifft; so können wir den Englischen Grundsatz, dafs die Papiere nicht

absolut, sondern nur relativ wichtig sind, nicht genug empfehlen *). Wir werden ihn im vierten Capitel des dritten Abschnittes umständlicher anführen. Auch das Französische Prisenrecht ist vernünftiger wie manches andere, indem es in dem 2ten Art. des Reglements von 1778 festsetzt, daſs wenigstens eines der Schiffspapiere ausdrücklich die Neutralität beweisen, oder eine genaue Erklärung darüber enthalten müsse **).

Nach dem Code de commerce gehört zu den Reisepapieren des Schiffes, in policeilicher Hinsicht, das Certificat derjenigen Kunstverständigen, die das Schiff, rücksichtlich der Seetüchtigkeit, vor seiner Abreise, untersucht haben. Behaupten die Ladungs-Interessenten, oder Assecuradeure, nachmals, daſs das Schiff dessenungeachtet, beim Absegeln, nicht seetüchtig gewesen, so steht ihnen der Beweis davon, ungeachtet des Vorhandenseyns dieses Certificates zu ***). Diese Einrichtung sollte in allen Ländern, zumal in Nordamerika, woselbst die spitzig gebaueten Schiffe mit viel weniger Ankern und Tauen, wie die Europäischen Schiffe (die Europäischen Matrosen nennen es auf Seelenverkäuferart), fahren, nachgeahmt werden. Bei der Vorsorge, welche unsere policeilichen Einrichtungen, für das Leben und die Gesundheit der

*) Handbuch des Seerechtes. 2r Bd. Pag. 408.

**) Robinsons Reports. Vol. 1. Pag. 289 u. 317.

***) Art. 225 u. 226.

Menschen, in anderen Socialeinrichtungen treffen, sollte dieser Zweig der Policei nicht zurückbleiben. Man hat indefs auf die Wahl rechtschaffener, kenntnifsvoller Besichtigungsmänner zu sehen, um Chicanen und Erpressungen vorzubeugen.

Die Gebühren für alle Schiffspapiere, können, nach dem Beispiele der vereinigten Staaten, nicht geringe genug seyn, weil ihre Höhe und die Frachtabgaben viele Schiffe in Europäischen Ländern, unter ausländische Flaggen treibt. Die Gebühren sollten immer obrigkeitlich, wie in Dänemark und Frankreich, auf jedem Document notirt werden müssen.

Zweiter Abschnitt.

Von den Personen welche bei der Führung des Schiffes angestellt sind, und von den darauf Bezug habenden Contracten und Papieren.

Erstes Capitel.

Von dem Capitain.

Literatur.

Der wohlunterrichtete Schiffer. Lübeck 1792.

Für Deutsche Leser ist, mit Ausnahme des Prisenrechtes, worüber unrichtige Sätze vorgetragen, dieses Buch sehr nützlich, und was England betrifft, ist der in der vorstehenden allgemeinen Litteraturnotiz genannte Ship-Masters Assistant, über den Gegenstand dieses Capitels von Wichtigkeit, so wie über die Prisenrechtsgrundsätze, die weiter unten in dem vierten Abschnitte darüber angeführten Werke, auch für Schiffscapitaine von Wichtigkeit sind. Für Dänische Leser ist:

Den velinstruerede Skipper, ved. P. H. Graah. Kiöbenhavn 1800.

empfeblungswerth.

Es giebt in friedlichen Beziehungen wenige Individuen, welchen ein so ausgedehntes Mandatum praesumtum verliehen ist, wie den Schiffscapitainen. Targa fordert von dem Capitain, daſs er erfahren, vorsichtig, klug, verständig, friedfertig, prompt, energisch, nicht karg*) sei. Das Spanische Gesetz fordert beinahe dasselbe**). Wir wollen in dieses Capitel eine allgemeine Uebersicht der Pflichten des Capitains verweben, und werden auf mehrere Puncte, in dem Abschnitte von dem Befrachtungscontracte, zurückkommen.

In keinem Staate geschieht bis jetzt genug, Schiffscapitaine zu bilden. Ihre einzige Schule ist die Erfahrung. Sie ist zwar die beste, sie sollte aber nicht die einzige seyn. Diejenigen, welche sich bestreben einst Schiffscapitaine zu werden, sollten in der Moral, im Rechnen, in Sprachen, im Seerechte, so wie in der theoretischen Nautick (Letzteres geschieht zwar einigermaſsen, aber nicht hinreichend, bei Erlernung der Steuermannskunst) unterrrichtet werden. Da künftige Schiffscapitaine indeſs die mehrste Zeit ohne Vermögen sind, so würden sie dazu aus eigenen Kräften keinen Rath schaffen können. Entweder müſste der Staat zutreten, oder der Gemeinsinn dergestalt, daſs Sonntags- oder Winterschulen für die Seeleute (wie sie in England und Dänemark für Handwerker existiren) angelegt würden. Es wäre das Interesse der Rhederei, des

*) Targa, Ponderazioni. Cap. 12.

**) Ordenanza de Bilbao. 24 — 2.

Assecuranzwesens und der Kaufmannschaft im Allgemeinen, die Realisation dieses Vorschlages zu betreiben.

Es würde ferner für jeden Staat sehr gut seyn, wenn die, zu künftigen Schiffscapitainen bestimmte Jugend auf bestimmte Jahre förmlich auf Schiffe in die Lehre gegeben, und zur Ausdauer ihrer Lehrzeit angehalten würde. Freilich hat dies heutiges Tages seine Schwierigkeiten, weil die Rheder selten Capitaine des Schiffes, und die Schiffe bald in der Fahrt sind bald nicht, und es wäre nur, wie in England, bei der Küstenfahrt vorzüglich anwendbar. Es könnte aber, wie es auch in mehreren Gesetzen der Fall ist, festgesetzt werden, daſs niemand als Schiffscapitain angestellt werden sollte, der nicht durch Zeugnisse beweisen könnte, daſs er mehrere Jahre als Schiffsjunge und Matrose gefahren hätte. In Spanien muſs der Capitain 4 Jahre als Matrose und 2 Jahre als Steuermann gefahren haben *).

Nächst der Seetüchtigkeit kommt die Rechtlichkeit der Capitaine, vorzüglich in Betrachtung. In Spanien müssen sie den Rhedern Caution stellen **), und es ist sehr weise, daſs das Hanseatische ***) und das Preuſsische Seerecht ****), Letzteres bei willkührlicher Strafe, verordnet haben, daſs niemand einen Capitain engagiren

*) Ordenanza de Bilbao. 24 — 3.

**) 24 — 5.

***) 2 — 1.

****) §. 1446.

soll, der nicht, falls er schon vorher gefahren hat, Zeugnisse seiner richtigen Rechnungsablegung aufzuweisen hat. Den Betrügereien der Capitaine, wenn sie unmoralische Leute sind, kann man beinahe unmöglich vorbeugen, vorzüglich in unseren Tagen, da die Rheder wegen der nothwendigen Simulationen, ganz von den Capitainen abhängig gewesen sind. Schlechte Capitaine bedingen sich z. B. in auswärtigen Häfen, von allen Ausgaben gewisse Procente, und lassen dafür die Rechnungen so viel höher schreiben. Um so schwieriger ist dies auszufinden, wenn sie mit ihren Commissionären unter einer Decke spielen. Die Rechnungen von Cowes und von einigen Häfen in Norwegen, sind den Rhedern und Assecuradeuren in dieser Hinsicht sehr verdächtig. Wir kommen weiter unten darauf zurück.

Nächst den Kenntnissen und dem persönlichen Character der Capitaine, kommt ihre Nationalität vorzüglich in Betrachtung.

Im Prisenrechte schützt das bloſse Bürgerrecht an einem Orte nicht, sondern es muſs mit einer Beschäftigung in dem Handel des Heimathslandes verbunden seyn *).

Nach Französischen und Spanischen Prisenrechtsgrundsätzen muſs ein Capitain und Schiffsofficier, vor Ausbruch eines obschwebenden Krieges, ein neutrales

*) Handbuch des Seerechtes, 2ter Theil. Pag. 214 u. folg.

Bürgerrecht erworben haben, wenn es ihn schützen soll.

In England steht es jedem Rheder frei, sich jeden einheimischen oder nationalisirten Seemann *) welchen er will, zum Schiffscapitain zu engagiren, ohne ein Zeugnifs seiner Geschicklichkeit gesetzlich fordern zu müssen. Nur in Hinsicht der Sclavenschiffe ist in England eine Ausnahme. Nach einer Parlamentsacte mufs ein Capitain erweisen, dafs er schon als Capitain eine, oder als Steuermann oder Wundarzt zwei Sclavenreisen gemacht habe **).

In Dänemark müssen, in den neueren Zeiten, die Schiffscapitaine einheimisch, oder insofern sie aus kriegführenden Ländern herstammen, vor einem obschwebenden Kriege nationalisirt seyn, und vor ihrer Anstellung das Bürgerrecht in einer Stadt gewonnen haben. In dem eigentlichen Dänemark müssen sie überdies als Steuerleute examinirt seyn. In dem Hafen von Altona aber nahm man, so wie in England, jeden der Schifffahrt kundigen Mann den man wollte, zum Capitain an, ohne auf sein Steuermannspatent zu sehen. Wahrscheinlich wird dies für die Zukunft abgeändert werden, da die Kaperverordnung, vom 28sten März 1810 ***), befiehlt, dafs jeder Kaperführer ein Schiffer- oder Steuermannspatent haben soll.

*) Abbott. Pag. 18.

**) Pag. 73.

***) §. 2.

Nach einer Verordnung, vom 15ten Juny 1773 *), darf keiner ein Schwedisches Schiff führen, der nicht in Stockholm von den Vorstehern der Steuermannsschule in Gegenwart zweier Deputirten der Kauffahrtheischiffergesellschaft, über seine Geschicklichkeit examinirt ist, und bei vorkommender Gelegenheit ein Zeugniſs darüber aufzuweisen hat. Selbst diejenigen, welche als Seeofficiere in Kriegszeiten angestellt gewesen, sind, wenn sie Kauffahrtheicapitaine werden wollen, von diesem Examen nicht frei **). Auch in Spanien müssen die Capitaine examinirt seyn ***).

In Kriegszeiten kann nicht strenge genug darüber gewacht werden, daſs diejenigen, welchen neutrales Eigenthum zur Führung anvertrauet wird, auſser einem neutralen Bürgerrechte, auch wirklich ein neutrales Domicilium haben müssen.

Dieses, was die Rechte des Krieges betrifft, zu bestimmen, ist sehr schwierig, sagt der berühmter Seerechtsgelehrte Scott ****): „Es hängt von einer gro-„ſsen Menge, sehr schwer durch eine allgemeine Regel „auszudrückender Umstände, ab, und die Schwierigkeit „vermehrt sich durch die Mannigfaltigkeit der örtlichen „Situationen, in welchen man ein und dasselbe Indivi-„duum, in Folge des jetzigen activen Geistes der „Handlung, und durch die ausgebreitete Circulation mit

*) §. 6.

**) Flintbergs Schwedisches Seerecht. Pag. 3.

***) Ordenanza de Bilbao. 24 — 3.

****) Handbuch des Seerechtes. 2r Bd. Pag. 136.

„welcher eine und dieselbe Transaction mit verschiede-„nen Ländern correspondirt, in einem und demselben „Zeitraume von weniger Dauer antrifft.“

Bei einer andern Gelegenheit, in welcher die Rede von einer, während eines Krieges fortgesetzten Societät mit einem feindlichen Hause war, sagte er: „Es giebt „Handelsfälle, welche einen Nationalcharacter auf das „Individuum drücken, der unabhängig von dem Charac-„ter ist, welchen der bloſse persönliche Aufenthalt ihm „geben mögte *).“

Viele Miſsbräuche herrschten vormals in Papenburg und anderwärts, in Hinsicht des Bürgerrechtes. Kein Bürgerrecht sollte ohne Fixirung des Domicilii verliehen werden. Die Policei jedes neutralen Landes sollte auf die Befolgung dieses Gesetzes sehen, da es tausend Mittel giebt die Civilgewalt des Staates, in Hinsicht dieser Heischung, zu täuschen.

In Dänemark hat die gesetzgebende Gewalt schon seit langer Zeit gegen die Scheinbürger angekämpft, und ein Gesetz von 1796 verbietet, ohne Etablirung eines Domicilii, ein Bürgerrecht zu verleihen.

Um der Untersuchung der Nationalität zu entgehen, sind die eigentlichen Capitaine oft incognito am Borde ihrer Schiffe, weshalb die Capitaine in wirkliche und pro forma Capitaine abzutheilen sind, welche Letzteren auf Kauffahrtheischiffen, Flaggcapitaine genannt

*) Handbuch — 2. Pag. 234.

werden. In Kriegszeiten und bei maskirten Reisen nach Ostindien, oder nach geschlossenen Colonien, dürfen oft die wahren Capitaine nicht zum Vorscheine kommen, und befinden sich sodann unter irgend einem andern Character, als Steuerleute, Piloten u. s. w. am Borde, und die Stellvertreter unterzeichnen die Certepartie und Connoissemente. Es leidet keinen Zweifel, daſs, sobald vom Civilseerechte die Rede ist, die Rheder an die Contracte dieser pro forma Capitaine mit Fremden gebunden sind, falls keine Separatconvention errichtet ist. Was das Prisenrecht aber betrifft, so sucht man überall die wahren Capitaine ausfindig zu machen, und nach dem Resultat der Untersuchung die Sache zu entscheiden. Eine Untersuchung dieser Art entstand bei dem Schiffe Odin, Capitain Hals, in welchem Engländer einen Ostindienfahrer Dänen anvertraut hatten *). In Aalborg ward das Papenburgische Schiff Vriendschap, Capitain Dahl, mit aus dem Grunde condemnirt, weil man den Capitain für einen Schweden, und einen Steuermann (einen vormaligen Amerikanischen Schiffscapitain) für einen Engländer hielt. Wir zeigten den Ungrund dieser Präsumption in der oberen Instanz, so wie andere Condemnationsversehen, und erhielten das Schiff restituirt. Oft fahren auch die wirklichen Capitaine, um die Nationalität zu verbergen, unter fingirten Namen. Es leidet keinen Zweifel, daſs Namenssignaturen fälschlich sich benennender Capitaine

*) Merkwürdige Entscheidungen der Londoner und Pariser Prisengerichte. Altona 1802. Pag. 176.

für den Rheder, so wie die Signaturen der FlaggCapitaine verbindlich sind. Der Unfug dieser Incognitos findet vorzüglich in Hinsicht kleiner Holländischer Schiffe Statt, obgleich wir ihn auch nicht selten bei anderen Nationen bemerkt haben. Er veranlaſst nur zu oft die Condemnation des Eigenthums, welches sonst würde freigegeben werden, und wir haben mit der Deduction der Behauptung, daſs bei dieser Unregelmäſsigkeit, die Aufgebrachten nicht in mala fide gegen das aufbringende Land gewesen wären, in Prisengerichten kein Heil gefunden. Es sollte daher, in Hinsicht der Unsicherheit des Eigenthums und der zwischen Versicherten und Versicherern veranlaſsten Processe, von Staatswegen gegen diesen Unfug vigilirt werden, etwa dadurch, daſs man die Staturbeschreibung aus den Landpässen in die Seepapiere übertrüge.

Der Contract zwischen dem Rheder und dem Schiffer, wird selten schriftlich gemacht. In einigen Ländern ist es indeſs Gesetzesvorschrift *), schriftlich oder nichtschriftlich geht er gewöhnlich auf eine Reise. Die Seegesetze erlauben indeſs dem Rheder, den Capitain zu jeder Zeit dimittiren zu können, selbst wenn er Mitrheder im Schiffe ist, sagen der Code de commerce und andere Seegesetze.

Der Contract zwischen Rheder und Schiffer geht dahin, daſs Letzterer die ihm als solchem aufliegende Pflicht getreulich erfüllen, und von seiner ganzen

*) Russisches Gesetzbuch. 2 — 17.

Geschäftsführung gehörig Rechnung ablegen wolle, daſs er dafür eine bestimmte Summe als Monatsgage genieſsen, und alle seine Auslagen, die den Werth des Schiffes nicht übersteigen oder von dem Rheder auctorisirt sind, ersetzt haben solle.

Ein Capitain, der eine Reise angenommen, kann sich derselben nicht entziehen, ohne mit seinem ganzen Gute für jeden Schaden aufkommen zu müssen, und die Erlaubniſs zu verwirken, ein Schiff zu führen, wenn er nicht die gegründetsten Ursachen hat *).

In alten Zeiten wurde dem Schiffer für die Mühseligkeiten einer Winterreise, ein Bestimmtes ausbedungen, zur Anschaffung von Winterkleidung, welches man Caplaken (Chapot) nannte. Es ist fast in allen Certepartien stipulirt. Der Rheder genieſst es indeſs in der Regel und in der mündlichen oder schriftlichen Uebereinkunft, zwischen ihm und dem Capitain wird es festgesetzt, was dieser dagegen an Procenten erhalten solle. Auſser der Gage und den Caplaken ist oft dem Capitain die Cajüte zur Disposition überlassen, wofern die Gesetze, oder der Befrachtungscontract, dieses nicht verbieten. Bei schwierigen Reisen wird dem Capitain gewöhnlich, auf den Fall einer glücklich zurückgelegten Reise, ein Gratiale versprochen. Auch genieſsen die Nordischen Capitaine, wenn sie auf Stückgüter fahren, in ausländischen Häfen Diäten, unter dem Namen Landbeköstigung. Der Capitain ist in Hinsicht seiner Monatsgage, im Falle

*) Ordenanza de Bilbao. 2 — 17.

eines gezwungenen öffentlichen Verkaufes des Schiffes, privilegirt *).

Die Capitaine haften bei ihren Amtshandlungen für den mittleren Grad der Schuld **), das heiſst für solche Versehen, welche ordentliche Menschen gewöhnlich vermeiden. Das Russische Recht sagt ***): der Schiffer habe alles mit möglichster Sorgfalt in Acht zu nehmen, er haftet also, nach diesem Rechte, für den dritten Grad der Schuld.

Wenn ein Capitain ein Schiff zum Behuf einer Reise antritt, so hat er zuerst (bei eigener Verantwortlichkeit sagt das Spanische Gesetz) für dessen Seetüchtigkeit zu sorgen ****), und in vielen Ländern die Pflicht auf sich, solche durch Besichtigung von Kunstverständigen beurkunden zu lassen, und einen Beweis darüber bei sich zu führen †). Diese Verfügung ist in Assecuranzhinsicht sehr nützlich; wo sie nicht eingeführt ist, nehmen die Assecuradeure sie durch ihre eigene Leute vor. Sie sollte billig allenthalben eine Pflicht der Staatspolicei ausmachen, um das Leben der Menschen nicht durch Seeuntüchtigkeit eines Schiffes in Gefahr zu geben. In dem Hafen von Altona und in vielen anderen, findet diese Einrichtung indeſs nicht Statt.

*) Code de commerce. §. 199. No. 6.

**) Code de commerce. §. 221.

***) 2 — 16.

****) Ordenanza de Bilbao. 24 — 6 — 14 — 17.

†) Code de commerce. §. 225.

Der Capitain hat, in Hinsicht der Seetüchtigkeit des Schiffes, das Inventarium sorgfältig nachzusehen und für die Completirung desselben zu sorgen*). Sorgfältige Rheder lassen sich über den Bestand desselben ein Verzeichniſs unter seiner Hand geben.

Bei aufgebrachten Schiffen ist das Inventarium sehr der Spolirung von dem Nehmer und dem Genommenen ausgesetzt, und es ist eine Vorsicht für denjenigen, der Hoffnung hat das Eigenthum zuerkannt zu erhalten, falls nach der Prisenverfassung, wie in Dänemark, ein Inventarium darüber aufgenommen wird, die Qualität der Inventarienstücke bemerken zu lassen.

Um Kosten zu ersparen geschieht in den Nordischen Häfen die Ausrüstung eines Schiffes zum Behuf einer Reise durch Tagelöhner, welche mit Schiffsarbeiten bekannt sind. Was zur Ausrüstung erforderlich ist, wird durch den Capitain (insofern die Rheder zur Stelle sind mit ihrem Consens) besorgt, und von ihm die Rechnungen unterschrieben. Der Code de commerce fordert eine specielle Erlaubniſs für den Schiffer, wenn er an dem Wohnorte des Rheders Segel und Tauen u. s. w. anschafft **). Bei der Eile, mit welcher oft die Ausrüstung eines Schiffes betrieben wird, trifft es sich nicht selten in unseren Nordischen Häfen, daſs ein Capitain es versäumt, mehrere Rechnungen zu unterschreiben, und daſs die Rheder die Berichtigung derselben

*) Ordenanza de Bilbao. 24 — 6 — 14 — 17.

**) §. 232.

ausgesetzt haben wollen, bis der Capitain zu Hause kommt. In solchen Fällen ist aber, auf den Beweis der geschehenen Lieferung an das Schiff, die Bezahlung zu erkennen, weil das Gegentheil zu Collusionen, zwischen Rheder und Schiffer, Anlaſs geben würde.

In der Praxis werden die Rechnungen oft erst nach Abgang des Schiffes bezahlt. Die Ausrüstung eines Schiffes kostet so beträchtliche Summen, daſs sehr oft die Rheder einige Monate Credit nöthig haben, die Rechnungen zu bezahlen.

Wenn ein Schiff segelfertig ist, (dieses wird angenommen, wenn der Capitain clarirt hat) darf nach dem Code ein Schiff nur für die Schulden zum Behuf der vorhabenden Reise angehalten werden, und der Ar- r st muſs gehoben werden, wenn Caution dafür geleistet wird *).

Es scheint für das Interesse der Handlung richtiger zu seyn, daſs ein Schiff, welches seine Ladung bereits ganz oder zum Theil für fremde Rechnung am Borde hat, gar nicht, seltene Fälle ausgenommen, arrestable seyn müſste.

Der Capitain hat die Equipage des Schiffes zu wählen, nach dem Code und dem Spanischen Gesetze ***), in seinem Heimathshafen, in Uebereinstimmung mit

*) §. 215.

**) §. 193.

***) §. 223. Ordenanza de Bilbao. 24 — II.

den Rhedern. In den Nordischen Häfen assistirt der Schout, derjenige Beamte, der die Matrosenpolicei in den Häfen hat, den Capitain bei der Wahl und dem Engagement der Mannschaft.

Wenn der Steuermann an Bord kommt; so hebt gewöhnlich das Schiffsjournal an, das heiſst, dasjenige Buch, welches von ihm oder dem Capitain geführt wird, (auf groſsen Schiffen werden oft mehrere Journale, theils ganz nautischen Inhaltes gehalten) worin die Umstände der Abladung, des Abganges, und genau alle Begebenheiten der Reise, die Veränderung der Winde und der Cours tageweise verzeichnet werden *). Dieses Buch ist bei Aufbringungs- und auch bei Havariefällen von der äuſsersten Wichtigkeit.

Es ist in neueren Zeiten verlangt, daſs das Journal am Borde bei Frachtfahrern die genauen Data aller einzelnen Reisen enthalten müsse, welche ein Schiff seit dem Abgange aus seinem Heimathshafen gemacht hat.

Wir sind der Meinung, daſs dies eine schädliche Neuerung in Hinsicht der Coutumen der See ist, und daſs der Regel nach **) mit Löschung der Ladung jede frühere Reise eines Schiffes, in Hinsicht ihrer Folgen, präscribirt, wodurch das Journal darüber für Prisengerichte unwesentlich wird.

*) Dänisches Seerecht. 4 — 2 — 19. Pr. 3 — 29. Ordenanza de Bilbao. 24 — 8 — 76.

**) Robinsons Reports. 3r Bd. Pag. 126.

Besatzung, wenn Güter im Schiffe sind, vom Borde lassen dürfe, oder für den, während der Abwesenheit von mehrerer Mannschaft entstandenen, Schaden einstehen müsse.

Der Code de commerce schreibt bloſs vor: daſs der Capitain beim Aus- und Einlaufen persönlich am Borde seyn solle.

Was die Pflichten beim Laden betrifft, so ist darauf zu sehen;

1. Daſs die verladenen Güter deutlich numerirt und gemerkt sind.

 In jeder Handelsstadt entstehen, durch Vernachläſsigung dieser Regel, äuſserst bedeutende Schäden und Processe.

 Uns ist ein Fall bekannt, in welchen ein Schiffer, der nach Barcellona ging, in dem Hafen von Altona, statt Leinenkisen, Kisten mit Musselin, weil er und die Arbeitsleute nicht genau auf die Marken sahen, einnahm, und da deren Einfuhr in Barcellona verboten ist, so wurden Schiff und Ladung confiscirt, bis nach documentirtem Versehen, auf Verwendung des Friedensfürsten, das Eigenthum restituirt wurde.

2. Daſs man nichts ramponirt einnimmt.

 Diese Regel ist vorzüglich in dem Hafen von London wichtig, in welchem häufig Caffeesäcke und dergleichen leicht emballirte Waaren beschädigt abgeliefert werden, und wodurch auswärts

Es ist eine weise Verfügung in den Rhodischen Seegesetzen *), daſs ein Schiffer nicht auſser dem Schiffe schlafen darf, ohne für den Schaden, der während seiner Abwesenheit entsteht, verantwortlich zu werden. Das revidirte Hanseatische Seegesetz **) wiederholt dies (erweisbare Entschuldigungsfälle ausgenommen) mit der Hinzufügung: daſs der Capitain während seiner, zu entschuldigenden, nächtlichen Abwesenheit, das Schiff seinen Officieren, so viele dazu vonnöthen, übergebe.

Diese Regel sollte sowohl für die Nächte als für die Tage, in Hinsicht ungelöschter Schiffe, allgemeine Gesetzes-Vorschrift seyn, und das Spanische Gesetz sagt, daſs bei einem beladenen Schiffe, der Capitain Tag und Nacht am Bord bleiben solle ***).

In dem Tönninger Hafen entstand vor einigen Jahren ein Brand am Borde eines Schiffes, von welchem der Capitain nach Hamburg gereiset und sämmtliche Officiere am Lande waren, und daher der Brand überhand nahm. Insofern sie des Vermögens gewesen wären, hätte der Capitain oder der Officier, der nach ihm das Commando am Borde hatte, für den Schaden haften müssen.

Das Russische Seegesetz ****) sagt: daſs der Schiffer in der Regel nicht mehr wie die Hälfte seiner

*) Cap. 26.

**) 3 — 3.

***) Ordenanza de Bilbao. 24.

****) 2 — 36.

Besatzung, wenn Güter im Schiffe sind, vom Borde lassen dürfe, oder für den, während der Abwesenheit von mehrerer Mannschaft entstandenen, Schaden einstehen müsse.

Der Code de commerce schreibt bloſs vor: daſs der Capitain beim Aus- und Einlaufen persönlich am Borde seyn solle.

Was die Pflichten beim Laden betrifft, so ist darauf zu sehen;

1. Daſs die verladenen Güter deutlich numerirt und gemerkt sind.

 In jeder Handelsstadt entstehen, durch Vernachläſsigung dieser Regel, äuſserst bedeutende Schäden und Processe.

 Uns ist ein Fall bekannt, in welchen ein Schiffer, der nach Barcellona ging, in dem Hafen von Altona, statt Leinenkisen, Kisten mit Musselin, weil er und die Arbeitsleute nicht genau auf die Marken sahen, einnahm, und da deren Einfuhr in Barcellona verboten ist, so wurden Schiff und Ladung confiscirt, bis nach documentirtem Versehen, auf Verwendung des Friedensfürsten, das Eigenthum restituirt wurde.

2. Daſs man nichts ramponirt einnimmt.

 Diese Regel ist vorzüglich in dem Hafen von London wichtig, in welchem häufig Caffeesäcke und dergleichen leicht emballirte Waaren beschädigt abgeliefert werden, und wodurch auswärts

viele Processe entstehen. Der Schiffer kann nach der jetzigen Seeusance sich zwar schützen mit der Clausel, er habe die Waare beschädigt empfangen. Eigentlich sollte die Handelspolicei dies aber nicht dulden, sondern es sollte verboten seyn, beschädigte Waaren zu empfangen, und alle Waaren sollten, so viel möglich, nach dem Gewichte abgeliefert werden, und nur die einzige Clausel „Inhalt unbekannt" für den Capitain von Nutzen seyn dürfen. Dadurch würden die Processe sehr vermindert. Es ist eine sehr weise Verfügung in dem Preufsischen Gesetze, dafs der Capitain, der ramponirte Waaren empfängt, dafür dem Empfänger aufkommen müsse *).

Ueber den vorläufigen Empfang der Waaren am Borde, werden in der Regel von dem Steuermann Empfangsscheine, Recipisse oder Receive genannt, ausgestellt, welche nachmals durch die Connoissemente ersetzt werden, die man gegen jene auswechseln mufs **).

Das Connoissement oder die eigentliche Urkunde des Schiffers, über die empfangenen Güter und über die Bedingungen, unter welchen sie empfangen sind, wird gewöhnlich auf gedruckten Formularen von den Schiffsmaklern ausgefertigt und von den Capitainen in Triplo oder Quadruplo

*) §. 1634.

**) Ordenanza de Bilbao. 24 — 61.

unterschrieben. Die Seegesetze verordnen: daſs auch der Steuermann oder der Schiffsschreiber sie unterschreiben könne. Dies ist heutiges Tages nicht gebräuchlich, weil alle Schiffscapitaine schreiben können, indeſs würden Connoissemente dieser Leute verbindlich für das Schiff seyn, weil sie gesetzlich sind.

3. Daſs die Güter gehörig gestauet werden, daſs keine flüssige auf trockene, keine schwere auf leichte Waaren gepackt werden *).

4. Daſs das Schiff nicht überladen werde **), denn, sagt ein Sprüchwort des Seerechtes, ein Schiffer muſs die Kräfte seines Schiffes so gut kennen, als der Reuter die Kräfte seines Pferdes ***).

Da die Seegesetze über den Schadensersatz des Schiffers, falls er sein Schiff überladen hat und daraus Schaden entsteht, einig sind, so sind die Verlüste nicht als Havarien zu vertheilen ****). Es

*) Schwedisches Seerecht. C. 4. §. 1.
Hamburgisches Seerecht. C. 14. §. 34.
Dänisches Seerecht. C. 2. §. 10.

**) Preuſsisches Seerecht. §. 1476.
Hanseatisches Seerecht. 5 — 6.
Dänisches Seerecht. C. 2. §. 9.

***) Ordenanza de Bilbao. 24 — 23.

****) Preuſsisches Seerecht. §. 1480.
Schwedisches Seerecht. C. 5. §. 2.
Lübsches Seerecht. C. 2. §. 7.

versteht sich, dafs diese Disposition nur auf den Fall geht, dafs der Schiffer oder sein Rheder, oder das Noxae gegebene Schiff, für den Schadensersatz hinlänglich sind, sonst tritt die allgemeine Regel ein.

Die Lehre von den Connoissementen ist eine von den verwickeltsten im Seerechte. Wir werden in einem anderen Abschnitte darauf zurück kommen, und bemerken hier nur, dafs der Capitain nach dem Französischen Prisenrechte dafür sorgen mufs, dafs die Connoissemente den Französischen (in dem dritten Abschnitte mitgetheilten) Gesetzen gemäfs, ausgefertiget und gehörig unterschrieben sind *).

In Kriegszeiten ist das Stellen der Connoissemente an Ordre, sehr unvorsichtig. Es verursacht häufig Aufbringungen **) und hat nicht selten in Frankreich, vor Errichtung des Prisenconseils, Condemnation zur Folge gehabt. Die Capitaine sollten sich in Kriegszeiten hüten andere Connoissemente zu zeichnen, als in welchen der Name des neutralen Eigenthümers und sein Wohnort bestimmt ausgedrückt sind. In vielen Ländern wird dies auch in Kriegszeiten eingeschärft ***).

Eine andere Vorsicht bei den Connoissementen ist darin zu beachten, dafs die Capitaine sie nicht

*) Handbuch des Seerechtes. 2r Bd. Pag. 348.

**) Handbuch des Seerechtes. 2r Bd. Pag. 360.

***) Hennings Staatsschriften. 2r Bd. Pag. 369.

eher unterschreiben müssen, bis sie wirklich die Waaren am Borde haben. Es geschieht in London und in anderen Häfen häufig, daſs die Absender wünschen, für die Consignation je eher je lieber zwei Drittheile des Belaufes ziehen zu können, und daher vermögen sie die Capitaine dazu, solche vor Empfang der Waare zu zeichnen. Welche Folgen dieses haben könne, muſs jedem einleuchten, da Schiff und Fracht in dem Connoissement verschrieben sind, und diese mit dem Vermögen der Capitaine für solche zu früh gezeichnete Connoissemente verloren gehen können *), und Fälle, wie derjenige, der darüber im dritten Abschnitte mitgetheilt wird, nicht selten sind.

5. Dafür so viel möglich zuzusehen, daſs keine Contrebande geladen werde.

Obgleich die Englische Lehre, von der Menge der Contrebandeartikel, nicht zu billigen, und noch weniger das Schwankende und Ungewisse über eine bestimmte Anzahl derselben; so ist doch unstreitig ihr Princip, daſs nur der Regel nach das Eigenthum des Contrebandiers und nicht fremdes Eigenthum im Schiffe zu confisciren ist, das billigste von allen, wenn der Eigenthümer die contrebande Natur seiner Waaren gekannt hat. Wenn dieses Princip auch, in Hinsicht überall als Contrebande anerkannter Artikel allgemein würde, wie es

*) Ordenanza de Bilbao. 24 — 59.

zu wünschen ist; so bleibt es dennoch die Pflicht des Capitains, den unschuldigen Ladungsinteressenten oder seinem Rheder und sich selbst, Aufenthaltsschäden zu ersparen, und darauf aufmerksam zu seyn, dafs keine Contrebande geladen werde. Bei der langen Englischen Liste von der Contrebande, bleibt es aber unglücklicherweise bei den Englischen Seerechtsgelehrten selbst eine Frage: Was ist Contrebande? Das Wort entstand zu den Zeiten der Kreuzzüge; da die Genueser und Venetianer den Sarazenen Kriegsbedürfnisse zuführten; so that der Pabst hierauf diejenigen in den Bann die dieses vollführten. So ward es ein Handel contra bannum. Jedes Land welches Tractaten hat, worin die Contrebande-Artikel denominirt sind, wird dafür sorgen, dafs seine Schiffe vom Inlande keine Contrebande einnehmen. So wird z. B. in Dänemark das Manifest eines abgehenden Schiffes, oder in Ermangelung desselben, andere Ladungspapiere von der Obrigkeit des Abgangsortes revidirt, und falls Contrebande nach neutralen Oertern ausgeführt werden; so ist Caution dafür zu stellen, dafs die beabsichtigte Importation derselben beschafft, oder durch höhere Gewalt, (welche zu beweisen ist) verhindert sei.

Wenn man eine gleiche Controlle allenthalben befolgte und den Consuln in fremden Häfen, in Hinsicht der im Auslande befrachteten Schiffe, eine ähnliche Controlle auftrüge, so würde die den

Staat indirecte compromittirende Verführung der Contrebande, der Regel nach, unmöglich gemacht. England klagte im vorigen Kriege darüber bei Dänemark, dafs das Dänische Schiff Neutralität, eine Ladung Theer von Archangel nach Amsterdam, in Folge einer Certepartie, hätte verführen wollen. Der Rheder wurde von der Dänischen Regierung zur Rechenschaft gezogen. Dergleichen Collisionen der Regierungen würden durch obige Controlle ganz vermieden werden.

Was die ungewissen Contrebande-Artikel betrifft, so ist es das Interesse der Capitaine, um Aufbringungen zu vermeiden, solche nicht an Bord zu nehmen, so wie es von den Abladern zweckdienlich wäre, es dem Capitain zur Bedingung zu machen, bei Verlust der Fracht, keine zu laden. Herr Robinson in seinen Reports, hat die umständlichste Auskunft darüber gegeben, was in gewissen Fällen Contrebande seyn kann und was es nicht ist.

Nach Kriegsschiffshäfen, z. B. nach Brest, ist beinahe alles Contrebande welches zur Ausrüstung und Verproviantirung von Schiffen, directe oder indirecte, dienen kann, nach blofsen Kauffahrtheihäfen sind es solche Artikel, welche allgemein bekannt, von den Engländern als Contrebande angenommen werden. Artikel von zweifelhafter Natur werden gefährlich, wenn der Bestimmungshafen gleich zugänglich für Kriegsschiffe wie für

Kauffahrtheischiffe ist. Wir kommen in dem dritten Capitel des vierten Abschnittes darauf zurück.

6. Auf das Schiffsvolk fleiſsig Acht zu haben, daſs es bei Einnehmung der Güter vorsichtig umgehe und daſs die Takel tüchtig sind, denn die Verantwortlichkeit des Capitains hebt an, sagt das Russische Seegesetz, wenn das Takel um die Güter ist. Eben so disponirten die alten Seegesetze, namentlich das Dänische *), das Schwedische **) und das Hanseatische ***).

7. Er muſs dafür sorgen, daſs alle Güter eingenommen werden, die er übernommen hat. Geschieht dies nicht, weil das Schiff nicht so groſs ist, als er angegeben hat, oder wegen Privatarrests des Schiffes; so muſs er den Abladern allen Schaden ersetzen ****).

Dies ist gleichfalls der Fall, wenn er nicht zur bestimmten Zeit, Wind und Wetter dienend, und ohne von höherer Hand aufgehalten zu seyn, abgeht. Hier ist ein Miſsbrauch zu berühren, der nur zu oft Streit und Weitläuftigkeiten veranlaſst, die Clausel nämlich, deren man sich in den öffentlichen Anzeigen bedient, daſs das Schiff mit dem ehesten abgehen werde.

Kaufleute erleben es dadurch, daſs ihre Güter oft 4 bis 5 Monate und länger am Abgangshafen aufgehalten

*) 2 — 18.

**) 2 — 4.

***) 14 — 36.

****) Dänisches Seerecht. 2 — 3.

werden, ohne, wenn späterhin Verhinderungen von höherer Gewalt eintreten, Regreſs an den Capitain haben zu können. Ja es hat oft Fälle gegeben, in welchen man Waaren, die über 6 Monate im Schiffe aufgehalten waren, bei später eingetretenen Hindernissen von höherer Hand, nicht ohne halbe Fracht aus dem Schiffe hat lassen wollen. Jetzt ist daher in Hamburg die Clausel in den öffentlichen Anzeigen enthalten:

daſs das Schiff um die und die Zeit abgehen werde,

oder: daſs es bereits seine mehrsten Güter einhabe.

Im Falle, daſs der Befrachter in der stipulirten Zeit die verfrachteten Güter nicht liefert, hat der Capitain dasjenige nicht zu versäumen, welches weiter unten, in dem Abschnitte von Befrachtung, wegen nicht gelieferter Güter, aus den Gesetzen vorgetragen ist.

Ist die Ladung beendiget; so hat der Schiffer dafür zu sorgen, daſs die Papiere, welche ihn seine Landesgesetze *) oder das Völkerrecht, oft die Rücksicht auf einseitige Kaperreglements, zu führen verpflichten, in gehöriger Ordnung beisammen sind, und auf dem Zolle zu clariren. Bei der Menge von Geschäften, welche die Capitaine gewöhnlich im Augenblick des Abgangs haben, oder bei ihrer Unbekanntschaft mit der erforderlichen Beschaffenheit der Papiere, überlassen sie das Ordnen und die Revision ihrer Papiere gewöhnlich

*) Code de commerce. Art. 225.

ihren Schiffsmaklern oder Rechtsconsulenten, die indessen oft nicht besser sorgen, wie der unwissendste Schiffer es selbst nur hätte thun können. Bei den Papenburger und Holländischen Schiffen und bei anderen, die wir bei dem Dänischen Oberadmiralitätsgerichte zu reclamiren hatten, haben wir gefunden, daſs einige Amsterdamer Schiffsmakler, in Hinsicht der Schiffspapiere, äuſserst unwissend oder äuſserst leichtsinnig seyn müssen. Die Verfügung in Hamburg, daſs der Registrator der Admiralität vor dem Abgang der Hamburgischen Schiffe von Hamburg, alle Papiere zu revidiren hat, um zu sehen, ob sie in Ordnung sind, scheint uns eine nachahmungswerthe Einrichtung, so daſs ähnliche Maaſsregeln in allen Häfen vorgeschrieben werden sollten. Nur müssen, wie in Hamburg, Männer von Kenntnissen und von uninteressirten und liberalen Ansichten dazu gewählt werden. Die Formulare der Connoissemente werden, 3 zusammen, auf einem Foliobogen gedruckt. Der Drucker setzt unten am Rande empfehlend seinen Namen. Ein Beamter — dem ein Cervantes zum Biographen fehlt — hielt ein fremdes Schiff lange auf, weil es ihm verdächtig war, daſs ein Connoissement den Namen des Druckers enthielte, und 2 denselben nicht! Wenn ein Schiff, während eines obschwebenden Krieges, eine Reise beabsichtiget; so sollte das erste seyn, daſs der Capitain sich mit den verschiedenen, dermalen geltenden Prisenreglements der kriegführenden Mächte bekannt machte, (was die Engländer betrifft, mit ihren Proclamationen und dermaligen Prisengrundsätzen) solche werden gewöhnlich in den

Hauptzeitungen mitgetheilt, und es ist jedem Capitain oder Rheder zu rathen, sich Exemplare davon aufzuheben. Der Capitain hat sich in Hinsicht der Papiere, der Mannschaft, der Ladung und der Reise, genau nach den Prisengesetzen zu richten. Zwar sind einseitige Prisenreglements keine bindende Gesetze für neutrale Unterthanen, dergestalt, daſs ihre Uebertretung den Assecuranzcontract viciirt, welches bloſs durch Uebertretung der resp. Tractaten des Landes und der allgemein bekannten Grundsätze des Völkerrechtes geschieht, allein jede Aufbringung ist eine Calamität, so daſs nicht genug geschehen kann, ihr vorzubeugen.

Kann z. B. ein Schiffer nicht alle Papiere in seiner Heimath erhalten, welche dieses oder jenes Kaperreglement erfordert; so wäre, meiner Meinung nach, das Richtigste, daſs er seine Rheder, und diese in Verbindung mit andern Rhedern, seine Regierung darauf aufmerksam machten, um entweder die Ertheilung eines solchen Papiers, oder eine Vorstellung an den Kriegführenden zu bewirken, ein solches von Schiffen ihres Landes nicht zu fordern.

Auf allen Fall sollte der Schiffer sich, statt des fehlenden Papiers, einen Attest von seiner Obrigkeit geben lassen, daſs er, zu Folge seiner Landesgesetze (locus enim regit actum), solches nicht zu führen brauche, oder nicht führen könne.

Wenn die Luken des Schiffes gehörig verschalkt und mit Persanningen versehen sind, und alles zur

Abreise bereit ist; so hat der Capitain den ersten guten Wind zu benutzen, um abzugehen, weil er sonst den Abladern verantwortlich wird *). Die alten Seegesetze schreiben ihm vor, jetzt noch das Spanische **), dafs er dies nur auf den Rath seiner Officiere thun dürfe. Heutiges Tages aber thut der Capitain dies für seinen eigenen Kopf. Nur mufs er nach dem Code de commerce, wie schon bemerkt worden, beim Abgange persönlich am Bord seyn, und darf nicht ohne Lootsen aus- oder einsegeln, wo Lootsen zu haben sind, wenn er auch das Fahrwasser noch so gut kennt, so sagen mehrere Seerechte ***). Wir halten dieses für eine weise Einrichtung, und können die Kühnheit solcher Schiffscapitaine, welche ohne Lootsen in die Elbe und andere gefährliche Flüsse einsegeln, nicht billigen, weil bei Unglücksfällen grofse Verlüste dadurch veranlafst werden können.

Nimmt der Capitain keinen Lootsen, so hat er, nach dem Schwedischen Seerechte, 150 Rthlr. verwirkt, und allen Schaden zu ersetzen. Letzteres gleichfalls nach dem Dänischen Seerechte ****) und nach dem Placat von Philip II. Tit. von Schipbreeking. Nur Fälle der Noth und der Mangel an Piloten, können ihn der Regel nach entschuldigen. Auf dem Lootsen ruht

*) Schwedisches Seerecht. 2 — 10.

**) Ordenanza de Bilbao. 24 — 21.

***) Ordenanza de Bilbao. 24 — 20.

****) 3 — 23.

die Responsabilität, nachdem er das Commando genommen hat, und es entschuldigt ihn nur der Ungehorsam des Volkes gegen seine Befehle.

Auf der See hat der Capitain fleifsig auf Schiff und Ladung zu achten, die Pumpen gehörig im Gange zu halten und über das Feuer zu wachen *). Hat er Korn und andere Waaren der Art geladen, so mufs er bei gutem Wetter die Luken öfnen und erforderlichen Falles durch das Volk das Korn umstechen lassen, wofür das Wisbysche Seerecht **) der Mannschaft eine Vergütung, unter dem Namen Kühlgeld, zugestand. Unterläfst der Capitain die Stechung des Kornes; so kann er nach dem Schwedischen ***) und Lübischen ****) Seerechte in Anspruch genommen werden.

Nach dem Consulat der See †) mufs ein Capitain, wenn er Waaren am Borde hat, die durch Mäuse beschädigt werden können, gute Katzen am Borde haben, weshalb dieses auch in Certepartien ausdrücklich zur Bedingung gemacht wird. Heutiges Tages sind aber Ratzen mehr eine Schiffsplage wie Mäuse. Auf langen Reisen vermehren sie sich dergestalt, dafs ihre Tränkung nothwendig wird, wenn nicht das Schiff in Gefahr kommen soll, aus Durst derselben nach dem äufsern Wasser, von

*) Russisches Seerecht. 1 — 2. Art. 55.

**) 46.

***) 2 — 8.

****) 6 — 1.

†) Cap. 56.

ihnen an den Planken durchfressen zu werden. Es gehen Schiffe, aus Mangel dieser Sorgfalt verloren, und wir hatten einen Capitain gegen einen Blockadebruch zu vertheidigen, der bei einer Bestimmung nach Norwegen und einer langwierigen Reise, das Einlaufen in den Texel, mit seinem Wassermangel und mit der Menge Ratzen am Bord, als einem Nothfalle entschuldigte, und sich auf das Zeugnifs seeverständiger Männer berief. Sein Schiff wurde frei erkannt. Das bisherige beste Palliativmittel gegen die Ratzen ist, das Halten von Hunden am Bord.

Gegen die ihm begegnenden Kriegsschiffe und Kaper, mufs er sich den Usancen und Gesetzen gemäfs verhalten, und verwirkt durch Widersetzung Schiff und Ladung. In dem Falle des Dänischen Schiffes Dispatch, Capitain Addisson, wollte man eine Distinction zwischen einer Civil- und friedlichen und einer feindseligen Befreiung machen. Sir Wm. Scott sagte den 5ten Mai 1801: „Wenn neutrale Schiffsmannschaften zu Gewaltthätigkeiten schreiten dürfen, sich aus dem Besitz gesetzlicher Kreuzer zu ziehen; so wird die Anhaltung neutraler Schiffe eine Scene gegenseitiger Feindseligkeiten und Streitigkeiten werden. Nicht auf ihre physische Kraft, sondern auf die Gesetze haben die Partheien zu sehen, um Abhelfung desjenigen Unrechtes, welches die eine oder die andere Parthei verübt haben kann *)." Wenn feindliche Capitaine, welche neutrale Güter geladen, sich widersetzen oder sich zu befreien suchen, so

*) Robinson 3. Pag. 278.

schadet dies, nach der Entscheidung in dem Falle Catharina Elisabeth — Lagrange, nicht. Sir Wm. Scott sagte — Lupum auribus teneo. Ich habe den Wolf bei den Ohren gehalten, und kann er sich frei machen, so hat er ein Recht es zu thun *).

Der Capitain darf nicht von seinem wahren Cours abweichen, es sei denn daſs auf Reisen, vorzüglich auf langen Reisen, Zwischenörter von Schiffen gewöhnlich besucht werden, oder daſs höhere Gewalt **), dürfte man auch nicht hinzusetzen, wofern ihn nicht die Pflicht der Menschlichkeit dazu zwingt. Kein Gesetz hat diesen Punct berührt, und zwischen Versicherten und Versicherern kann über solche Deviationen Streit entstehen. Wir reden hier von den nicht seltenen Fällen, in welchen ein Schiff ein anderes in Seenoth ansichtig wird, darauf zusegelt, und um Menschen zu retten, das Schiff aufs Schlepptau nimmt und nach dem nächsten Hafen bringt, oder die Menschen übernimmt, und wegen Mangel an Proviant, den nächsten Hafen suchen muſs. Die Gesetze müſsten billig in solchen Fällen dem Beistandleistenden seine vollkommene, prompte zu leistende Entschädigung sichern, oder wenigstens dem Assecuradeure es auf eine Art zur Pflicht machen, daſs gar kein Zweifel darüber obwalten könnte, solche von ihnen zu erlangen.

Ist ein Schiff auf der Reise begriffen, und erfährt den Ausbruch des Krieges; so muſs der Schiffer

*) Robinson 5. Pag. 233.

**) Ordenanza de Bilbao. 24 — 30.

nach gepflogener, und im Journal bemerkter Berathschlagung, mit der Mannschaft in den nächsten ihm sicherscheinenden Hafen einlaufen, seinen Befrachtern Nachricht geben, und ihre Ordres abwarten *).

Diese Verlassung des geraden Weges ist keine Deviation in dem schädlichen Sinne des Wortes, da Vermeidung eines plötzlichen Feindes, eine den Assecuranzcontract nicht annullirende Ursache der Abweichung von dem geraden Wege ist**). Eben dieses gilt in entfernten Gegenden, in Rücksicht auf Seeräuber.

In neueren Zeiten ist dieser Punct sehr wichtig in Hinsicht der Blockaden. Bekanntlich theilen die Engländer die Blockaden in solche ab, die de facto, ohne förmliche Notification Statt finden, und in solche die per Notificationem erfolgen.

In der Regel bewirkt jeder Cours nach einem blockirten Hafen, bei der Bekanntschaft mit der Blockade, Confiscation des Schiffes. Nur für Schiffe aus Amerika sind einzelne Ausnahmen statuirt, und es ist ihnen in einzelnen Fällen erlaubt, über die Fortdauer einer notificirten Blockade, auf der Höhe der Bestimmungshäfen, Erkundigungen einzuziehen; allein es ist sehr zweifelhaft, ob diese Ausnahmen von der Regel ferner geduldet werden, da Sir Wm. Scott äufserte, dafs es bei Passirung des Canals, oder anderweitiger passender

*) Preufsisches Seerecht. §. 1687.

**) Park system of insurance. Pag.

Gelegenheit schicklicher sey, desfalsige Erkundigungen einzuziehen. Bei Blockaden, durch Erklärung an die fremden Minister, (Blockaden per Notificationem) ist eine gewisse Zeit festgesetzt, nach welcher die Kundwerdung der Blockade, in den verschiedenen Häfen der handelnden Welt, angenommen wird, und ein Schiffer, welcher nach dieser Epoche aus einem Hafen versegelt, kann sich nicht einmal mit Ausrede der Unwissenheit, selbst wenn sie auch noch so gegründet ist, entschuldigen. Bei einer zu entschuldigenden Unbekanntschaft mit der Blockade, schreiben die Englischen Seeofficiere gewöhnlich auf die Papiere:

„Warned of such and such port, being blockaded." Sollte ein Schiff eine Blockade anderweitig in See, oder beim Anthun von einem Lande, erfahren, so ist es rathsam, falls das Factum nicht verschwiegen bleiben kann, ignoscenda quidem scirent si ignoscere bella, dieses ins Journal niederzuschreiben, sodann mit Zuziehung der Schiffsofficiere und des etwa am Bord befindlichen Cargadeurs, einen anderen Bestimmungshafen als Nothhafen zu wählen. Falls die Veränderung der Reise in einem Hafen bestimmt wird, so ist deshalb notarialiter zu protestiren, und wenn es thunlich ist, an die Beikommenden zu schreiben. Rathsam kann es auch in manchem Falle seyn, sich von seinem Consul oder der Ortsobrigkeit, eine Acte über die eintretende Begebenheit ertheilen zu lassen. Diese Regeln folgen aus der Natur der Sache; da das Blockadenrecht in seiner jetzigen Ausdehnung, wenig bekannt ist, so sind in den bisherigen Gesetzen und den Schriftstellern darüber, keine

Verhaltungsregeln enthalten. Der Code de commerce sagt Art. 279: Im Falle einer Blockade des Hafens, für welchen das Schiff bestimmt ist, ist der Capitain gehalten, wenn er keine andere Ordres hat, sich nach einem der benachbarten Häfen, derselben Macht, zu begeben, in welchen er einlaufen darf, — ohne sich auf den Unterschied zwischen Blockade de facto und per Notificationem einzulassen. Herr Glashoff irrt sich sehr, wenn er den Capitainen den Rath giebt *), sich auf der Höhe des blockirten Hafens, über die Blockade und deren Dauer, erkundigen zu dürfen.

Dies hieſse, sich nach dem, was in einer groſsen Menge von Fällen entschieden ist, muthwillig zu Grunde richten.

Wir werden obige kurze Uebersicht, in dem dritten Capitel des vierten Abschnittes, erweitern.

Kein neutrales Schiff muſs in Kriegszeiten unter Convoy eines Kriegführenden segeln, weil Schiff und Ladung dadurch, bei einer Aufbringung, verloren gehen.

Wie in dem Dänisch-Englischen Kriege, von 1807, einige Dänische Briggs bei Norwegen eine ganze Convoy des Feindes nahmen, waren viele Amerikanische Schiffe darunter, von denen einige aus der Ostsee directe nach Amerika bestimmt waren. Die Amerikaner

*) Sammlung einiger bei der Schifffahrt vorkommender Fälle. 4s Heft. Hamburg 1802. Pag. 30.

behaupteten, sich ihres Kriegsstandes mit Frankreich halber, und nicht aus irgend einer Rücksicht gegen Dänemark, unter die Convoy eines Kriegführenden begeben zu haben. Das Recht der Visitation steht aber einem Kriegführenden so unlimitirt zu, sobald nicht etwa ein Neutraler seine eigenen Schiffe convoyirt, in welchem Falle man auch selbst dies Recht den Staatsschiffen der Kriegführenden zugestanden hat, — daſs ein Neutraler durch Segeln unter feindlicher Convoy (demnach unter dem Schutze feindlicher Waffen) es nicht eludiren darf. Dies wird immer die Regel bleiben, wenn auch der König von Dänemark, aus Freundschaft für die vereinigten Staaten, in Folge der ministeriellen Verwendung, einige der Schiffe, oder deren Ertrag, restituiren würde.

Gehört ein Schiff aber selbst einer kriegführenden Macht an, oder hat es bloſs Berberesken zu fürchten, so darf ein Capitain sich unter Convoy begeben, oder in eine Admiralschaft eintreten, das heiſst, mit anderen sich vereinigen, in Gemeinschaft zu segeln, wegen der Gefahr zusammenzubleiben, um sich gegen dieselbe gemeinschaftlich zu vertheidigen. In diesem Falle hat der Capitain genau den Admiral- oder Saynbrief, oder die Instruction der Convoy zu befolgen, wenn er nicht dem dadurch Schaden Leidenden, verantwortlich werden will.

Das Segeln in einer Convoy ist eine langwierige Sache, und die Führer haben ihre liebe Noth die Convoy zusammenzuhalten und das Desertiren daraus zu vermeiden; allein es ist der Regel nach nichts

unbedachtsamer, als das Verlassen einer Convoy oder einer Admiralschaft, und mit Recht haben die Gesetze solches verpönt.

Was die Englische Convoyverfassung, wenn England im Kriege ist, betrifft, so schreibt sie vor:

dafs, falls der Capitain unter Convoy zu segeln sich verpflichtet hat, oder gesetzlich dazu verpflichtet ist; so mufs das Schiff sich zur gehörigen Zeit nach dem Versammlungsplatz der Convoy und unter den Schutz des Schiffes, welches von der Regierung, oder demjenigen welcher sie vertritt, zum Convoyschiff bestimmt ist, begeben. Ist in einer Police gesagt, dafs das Schiff mit Convoy abgehe; so ist die Police null, wenn dies nicht der Fall ist, und der Capitain oder Rheder, der sich dazu gegen einen Befrachter verpflichtet hat, ist ihm für den Verlust verantwortlich, der aus der Nichtgelebung dieser Clausel entsteht.

Es liegt in der Natur der Sache, dafs die Clausel erfüllt ist, wenn ein Schiff sich nach dem Versammlungsplatz der Convoy zur rechten Zeit begiebt, und die Convoy, wenn sie nicht nach dem Bestimmungshafen geht, die Convoy so lange begleitet, wie sie seinen Weg verfolgt.

Das Schiff, little Betsey, war von London nach St. Sebastian bestimmt, und hatte sich verpflichtet, unter Convoy abzugehen. Es ging von Spithead mit Fregatten ab, welche von der Admiralität Ordre hatten, die Schiffe die nach Bilbao bestimmt wären, unter

Convoy zu nehmen und damit das Kriegsschiff, the Weazle, zu detachiren. Auf der Höhe dieses Hafens verliefs, auf Ordre des Commandeurs, the Weazle, die Flotte mit den nach St. Sebastian und Bilbao bestimmten Schiffen, machte aber gleich darauf Jagd auf ein fremdes Segel, und kam nicht wieder zu den convoyirten Schiffen, von welchen die Betsey verloren ging. Die Assecuradeure leugneten, dafs eine Convoy für Bilbao die Schiffe nach St. Sebastian decke. Eine Jury von Kaufleuten, der der Oberrichter Eyre die Entscheidung der Frage überliefs: ob das Schiff gehörig unter Convoy gesegelt sey? bejahte die Frage, und das Gericht of common pleas erkannte dem gemäfs *).

Der Capitain mufs alles was in seiner Macht steht, thun, wenn er einmal unter Convoy ist, so lange darunter zu bleiben wie es möglich ist.

Jeffry c. Legendra.

Der Capitain mufs, ehe er mit der Convoy abgeht, sich die Seglungs-Instructionen geben lassen, oder wenigstens alles mögliche thun, sie zu bekommen.

Webb c. Thomson.
Anderson c. Pitcher.

Der Lord Eldon sagte, in dem letztern Falle, das Schiff Golden grove betreffend: Die Convoy nimmt die Schiffe sowohl unter ihren Schutz als unter ihre Leitung. Ersterer fängt aber nicht eher an, als

*) Abbott. Pag. 189.

bis man Seglungs-Instructionen erhalten hat, und kann auch nur durch sie erlangt werden. Wenn eine Flotte durch Sturm zerstreut wird, wie soll sie den Ort der Wiedervereinigung erfahren? Wenn ein Schiff von dem Feinde angegriffen wird, wie soll es Signale machen? Kurz welche Communication kann zwischen dem Beschützten und dem Beschützer Statt finden? Man behauptet, der Schutz unter den Kanonen sei hinreichend. Kann man aber behaupten, daſs, wenn ein Schiff auch beim Abgange unter dem Schutze der Kanonen sei, dieses fortdaure, wenn es gar keine Seglungs-Instructionen während der Reise erhält? Entweder sind Seglungs-Instructionen nicht nothwendig, oder wenn sie nothwendig sind, so werden sie von einer gewissen Zeit an nothwendig, und nur bei besondern Fällen kann Dispensation davon ertheilt werden. Kann die Nothwendigkeit derselben von irgend einer anderen Zeit als vom Anfange der Reise anheben? Emerigon äuſsert sich auf ähnliche Weise *).

Wenn der Capitain alles was in seiner Macht steht anwendet, Seglungs-Instructionen zu erhalten, allein durch schlechtes Wetter daran verhindert wird,

Victorin c. Cleeve.

oder sie von dem Chef der Convoy verweigert werden;

Veedon c. Wilmot.

so ist der Bedingung der Police gelebt.

*) Traité des assurances. Tom. I. Pag. 171.

Ein Englischer Capitain verwirkt eine Strafe von 1000 Lstrl., wenn er eine Convoy absichtlich verläſst, oder wenn seine Ladung in Land- oder Seekriegsgegenständen besteht, 1500 Lstrl., die dem Angeber zufallen. Die Summe kann bei dem Gerichte, welches über die Sache zu entscheiden hat, nicht niedriger moderirt werden, als bis auf 50 Lstrl. Der Capitain hat überdies eine Verpflichtungsacte zu unterschreiben, ehe ein Schiff ausclarirt werden kann, den Werth des Schiffes als Strafe bezahlen zu wollen, wenn er ohne Convoy abgeht, oder solche absichtlich, ohne Erlaubniſs von dem Chef, verläſst *).

Sowohl auf der See, als in einem Hafen, hat der Capitain die Pflicht auf sich, so oft sich Gelegenheit darbietet, an seine Rheder zu schreiben, weil er nicht beurtheilen kann, wie wichtig in einer Assecuranzhinsicht ein Brief von ihm seyn kann. In den ersten 24 Stunden nach seiner Ankunft im Bestimmungshafen, muſs er, sowohl an seinen Rheder als Consignenten schreiben **).

Nach angetretener Reise kommt der Capitain, falls er nicht Schiffbruch leidet, entweder in einen Nothhafen, in einen Aufbringungs- oder in seinen Bestimmungshafen. So oft er sich einem Hafen nähert und er das Commando hat, ist in Hinsicht der Lootsung dasjenige zu befolgen, welches die Gesetze, die er

*) Stat. 38. Geo. III. Chapt. 76.

**) Ordenanza de Bilbao. 24 — 50.

zunächst zu berücksichtigen hat, fordern. Die mehrsten fordern die Annahme eines Lootsen *).

Was die Havarie und andere Unfälle der Art, während einer Reise betrifft, so werden wir in dem vierten Abschnitte dasjenige berühren, welches der Capitain in dieser Hinsicht zu beobachten hat.

Was seine Pflichten in einem Aufbringungsfalle betrifft; so hat er

1. dafür zu sorgen, daſs seine Papiere sofort und gehörig versiegelt werden, und sein Siegel neben das Siegel des Kapers zu setzen, um Verfälschungen vorzubeugen. Es ist in dieser Hinsicht rathsam, gutes Siegellack und ein gutes Petschaft bei sich zu führen.

2. sich nach der Ankunft in einem Hafen, nach einem ehrlichen Correspondenten oder Rathgeber umzusehen. Er muſs sich sorgfältig nach dem guten Rufe und der Solidität desjenigen erkundigen, den er wählt.

3. sich und seine Leute genau mit dem Prisengesetze, welches er übertreten haben soll, bekannt zu machen, damit durch die Aussagen, oder späteren Erläuterungen, wenn es der Wahrheit gemäſs geschehen kann, seine Unschuld so bestimmt und evident wie möglich dargethan werden möge. In England hat man stehende Fragen in Prisensachen **). Die

*) Ordenanza de Bilbao. 24 — 50.

**) Robinsons Reports. Vol. 1. Pag. 381.

Aufgebrachten können also schon ziemlich im Allgemeinen wissen, worüber sie gefragt werden.

4. aus keinem Verhör zu gehen, oder seine Leute daraus gehen zu lassen, ohne dafs das Protocoll nicht deutlich und bestimmt vorgelesen ist, weil nur zu häufig, entweder aus Mangel an Sprachkenntnifs, oder wegen Undeutlichkeit der Deponenten, oder wegen Partheilichkeit des Protocollführers, Antworten anders niedergeschrieben werden, als sie gegeben sind, Schiff und Ladung darüber in Gefahr kommen, und sich Protocollfehler späterhin selten, oder nie verbessern lassen. Ein Unwesen, worauf die Legislation noch nicht genug aufmerksam gewesen, ist die Präoccupation, der esprit de localité der Protocollführer an kleinen Orten.

5. falls seine Sache schwierig oder die Administration der Justiz in dem Aufbringungslande schleppend ist, zu suchen, unter Einziehung des Rathes seines Rheders, seiner Ablader, insoferne sie nicht sehr entfernt sind, oder der Assecuradeure, oder ihrer Gevollmächtigten, insofern sie zur Stelle und bekannt sind, ohne sich etwas zu vergeben, durch ein Arrangement mit dem Kaper, sich loszumachen. Obgleich gewöhnlich jeder Vergleich zwischen dem Kaper und dem Genommenen untersagt ist, so läfst sich dieser Rath dennoch befolgen, nur mufs er mit der äufsersten Vorsicht betrieben werden. Wir tadeln nichts so sehr als, des Ersatzes kleiner Kosten wegen, einen Streit mit einem Kaper nicht

aufgeben zu wollen. Das Beispiel der Preufsischen Schiffe, welche im Schlesischen Kriege nach England aufgebracht wurden, die der Captor freigab, welche aber ohne Kostenersatz nicht wieder fortsegeln wollten, und deshalb auf einen Procefs bestanden, in welchem die Schiffe und die Ladungen, als im Contrebandehandel begriffen, condemnirt wurden *), ist in dieser Hinsicht merkwürdig. Es ist wahr, dafs durch die Feuergelder u. s. w. bei jeder Aufbringung nach England, selbst wenn schnelle Restitution auf das Gutachten des Königsadvocaten erfolgt, die Kosten so bedeutend sind, dafs die Assecuradeure fast immer die Früchte ihrer Prämie verlieren, und sie deshalb, weil nun einmal in der Regel in England vollkommenes Recht zu haben ist, auf die gerichtliche Entscheidung der Sache bestehen. Da indefs die Fälle eines vollkommenen Kostenersatzes selten sind; so würde auch ihnen zu rathen seyn, so viel an ihnen liegt, durch ihren Gevollmächtigten selten bei aufsergerichtlichen Arrangements Schwierigkeiten zu machen. Es zu thun, um von der Assecuranz loszukommen, ist ein verächtlicher Kunstgriff, den kein rechtlicher Mann sich zu Schulden kommen läfst.

6. von dem Advocaten, den ein Capitain wählt, sich die schriftliche Vertheidigung vorzeigen, oder die mündliche angeben zu lassen, weil nur zu häufig

*) Behmeri jus controversum. Pag. 102.

entweder aus Unkunde mit Seesachen, oder wenn dies nicht der Fall ist, aus überhäuften Geschäften, Fehler und Irrthümer darin vorkommen, welche nur zu oft nachtheilig sind. In dieser Hinsicht ist es für den Capitain auch nothwendig, wenn es angeht, die Translation seiner Papiere nachsehen zu lassen, weil vorzüglich die Nordischen Sprachen das Schicksal haben, in fremden Ländern wenig gekannt zu werden.

Ein Altonaer Capitain, Lorenzen, führend das Schiff Wilhelmsburg, verlor durch die Ignoranz des gerichtlichen Translateurs, eine Summe von 200,000 Rthlr., die ihm die nachmalige Restitution in integrum des Prisenconseils, nicht wieder verschaffen konnte, und um deren Ersatz er bis jetzt die Französische Gerechtigkeit vergeblich anfleht.

7. sich mit der Dauer der gerichtlichen Fristen und Dilationen bekannt zu machen, und bei den Beikommenden, etwa unter Assistenz seines Consuls oder seines Gesandten, um die möglichste Verkürzung oder um stricte Befolgung, zu sollicitiren.

In keiner Hinsicht ist die Behauptung von Baco:

unter allen Foltern, ist die Folter der Gesetze und der Processe die schrecklichste,

wahrer, als bei Reclamprocessen, in welchen man seinen Gegner nicht durch Einschlagung von krummen Wegen zu Verlängerungen gereitzt hat.

Muſs der Capitain, ehe er in einen Bestimmungshafen einlaufen kann, lichten, so muſs dies so geschehen, daſs die Waaren, wenn es sich irgend thun läſst, bei Tage ankommen, oder er haftet für den Schaden *). Er muſs einen betrauten Matrosen mitschicken, auf die Waaren zn passen **).

Erreicht er einen Hafen, so muſs er den Platz einnehmen, den der Hafenmeister des Orts ihm anweiset. Hat er den Ort selbst zu wählen, so muſs er sich so legen, daſs er anderen Schiffen nicht zu nahe liegt ***).

Hat er ungelöschten Kalk oder andere Waaren der Art geladen; so darf er sich, bei schwerer Ahndung, nicht bei anderen Schiffen hinlegen ****).

Hat er Pulver geladen, so muſs er damit auf der Rhede oder dem Strome bleiben.

Einige Flüsse darf er gar nicht mit Pulver hinauf segeln, z. B. die Themse nur bis Blackwell, mit mehr als 25 ℔ Pulver †).

8. bei Blockade-, Havarie-, Embargo- und Anhaltungsfällen hat der Capitain, der Citronen, Korn,

*) Ordenanza de Bilbao. 24 — 53.

**) l. c. 54.

***) Dänisches Seerecht. C. 3. §. 7.

****) Russisches Seereglement von 1723. §. 6.

†) The Shipmasters assistent. Pag. 270.

Fische, oder andere verderbliche Waaren ein hat, sich wohl vorzusehen, daſs er von der beikommenden Obrigkeit den Verkauf der Waaren fordert, ehe sie verderben, um gegen seine Ablader und Assecuradeure en règle zu seyn *).

Wenn ein Capitain mit Berberesken communicirt hat, oder sonst, seiner Herkunft nach, den Quarantainegesetzen unterworfen ist, so hat er nirgends es zu unterlassen, Signale deshalb zu machen, und jede Communication zu vermeiden, um nicht durch die Quarantaine von Lootsenfahrzeugen (aus denen er nur einen Mann überzunehmen hat) und von Lichterfahrzeugen, seine Quarantainekosten zu vermehren. Hat er die Pest oder eine andere schwere Krankheit am Borde, so muſs er sich so lange auf einer Rhede halten, bis er bestimmte Ordres vom Lande bekommt **). Hat er in irgend einem Lande Quarantaine zu halten, so muſs er sich genau nach den geltenden Gesetzen desselben erkundigen, um in keine Strafe zu fallen. Es war eine weise Einrichtung, daſs die Dänischen Schiffe, auf weiten Fahrten, die Dänischen Quarantainegesetze beständig am Borde haben muſsten, so wie es nicht weniger von dem Russischen Gesetze weise verfügt ist, daſs immer ein Gesetzbuch am Bord seyn muſs.

In Scheiterungsfällen hat er die kostbarsten Sachen zuerst zu retten, und durch Geistesgegenwart und

*) Ordenanza de Bilbao. 24 — 59.

**) The Shipmasters assistant. Pag. 266.

Aufmerksamkeit das Uebel so sehr zu vermindern und das Geborgene so gut zu conserviren, oder conserviren zu helfen, wie möglich *). Ueber jedes Unglück muſs er in dem ersten Anlaufshafen eine Verklarung machen **).

Er darf nach den mehrsten Hafenordnungen, nach einer gewissen Zeit des Tages, kein Feuer mehr auf dem Schiffe haben.

Er darf seinen Ballast nicht anders, als an einem angewiesenen Orte löschen ***). Er muſs sich überhaupt, in Hinsicht des Ballastes, nach den Wasserpoliceigesetzen des Reviers, auf dem er ist, erkundigen.

Er hat beim Einnehmen von Ballast, auf die Güte desselben zu sehen, und beim Löschen muſs er gleichfalls vorsichtig, in nautischer Hinsicht, seyn, und muſs in Assecuranzhinsicht, die Zeit des völligen Löschens genau journalisiren ****).

Er muſs sein Anker so werfen, daſs es anderen Schiffen nicht zum Schaden gelegt wird †), und eine

*) Ordenanza de Bilbao. 24 — 47.

**) Ordenanza de Bilbao. 24 — 48.

***) Altonaer Hafenordnung.
Dänisches Seerecht. C. 2. §. 21.
Hanseatisches Seerecht. 11 — 6.
Russisches Reglement von 1723. 13 — 14.

****) The Shipmasters assistant. Pag. 174.

†) Wisbysches Seerecht. 28.
Hamburgisches Seerecht. 14 — 2.
Consulat. 197.
Schwedisches Seerecht. 5 — 8 — 4.

Boye darauf setzen. Er mufs die gröfste Aufmerksamkeit auf dasselbe halten lassen, und hat nach dem Hamburgischen Seerechte, bei Schadenstiftung, keine Entschuldigung *), wenn er nicht durch 2 Zeugen darthun kann, dafs im Sommer Zeiten von 12 Stunden und im Winter Zeiten von 14 Stunden eine wachende Boye auf dem Anker gewesen.

In dem Schwedischen Seerechte **) ist keine gewisse Zeit bestimmt, sondern den Schiffern angewiesen, auf die Boyen Acht zu haben, und nach dem Dänischen Seerechte ***) mufs er den Schaden tragen, wenn er nicht mit 4 seiner vornehmsten Leute beeidigen kann, dafs auf dem Anker, so wie er es geworfen, eine Boye gewesen, und dafs sie nicht anders gewufst, als dafs sie im Augenblick des Schadens noch darauf gewesen sei.

Das Russische Reglement ****) setzt 20 Rthlr. Strafe für denjenigen fest, der keine Boye auf seinem Anker hat.

Der Schiffer hat demnächst auf gute Tauen zu sehen, mit welchen er sein Schiff verpalt, widrigenfalls er Gefahr läuft, Schaden bezahlen zu müssen †).

*) 14 — 2.

**) 5 — 8 — 3.

***) 3 — 8.

****) §. 16.

†) Dänisches Seerecht. 3 — 5.
Schwedisches Seerecht. 5 — 8 — 5.

Hierauf hat er entweder mit Hülfe von seinem Makler, seinem Consul, seinem Correspondenten, oder mit einem Dollmetscher, nach Gelegenheit jedes Ortes, sein Schiff zu clariren. Bis er dies gethan oder Erlaubniſs zum Löschen erhält, darf er nichts vom Borde bringen.

Bei Marquardt, Mevius und anderen ist die Frage discutirt, wer den Schaden zu stehen habe, wenn ohne Erlaubniſs Waaren von dem Schiffe ans Land gebracht worden. Es leidet keine Frage, daſs das Schiff dafür demjenigen responsable ist, ohne dessen Geheiſs dies geschah und der dadurch Schaden leidet *).

Gewöhnlich aber auctorisiren die Kaufleute selbst den Schleichhandel, und es kann Fälle geben, in welchen sie für das Schiff, welches ihres, mit dem Capitain durchgesteckten Schleichhandels halber, confiscirt wurde, und für allen Schaden, als Socii seines Vergehens, verantwortlich seyn können.

Nach den alten Seerechten hatten die Matrosen eine Führung; nach den neueren Seerechten und der Praxis ist diese für die mehrsten Reisen bei den mehrsten Nationen abgeschafft; bei den Amerikanern ist sie noch am häufigsten, und es ist eine eigene Rubrick auf ihren Musterrollen, wie viel jedem an Führung (privilege) zugestanden ist.

Der Capitain hat darauf zu sehen, daſs die Schiffsleute, in Hinsicht der Importation und Exportation, keine

*) Carpzov. T. 2. Dec. 133.

Zollgesetze übertreten. Weil dies nur zu häufig, sowohl von der Mannschaft als wie von dem Capitain, in Hinsicht der Führung, geschieht, so müfste die Führung eigentlich überall verboten seyn.

So wie das Schiff Erlaubnifs zum Löschen hat, ist die Zeit des Löschens entweder durch die Certepartie bestimmt, oder dieselbe ist nicht bestimmt. Auf allen Fall hat der Capitain den Empfänger der Ladung zeitig zu benachrichtigen, dafs er zum Löschen bereit sei, und auf gute Anstalten beim Löschen zu halten. Sind Güter beschädigt oder Fässer leer; so mufs er sie nicht aus ihrer Lage nehmen ehe er sie nicht (falls Gelegenheit dazu vorhanden ist) durch Stauer, oder andere Kunstverständige hat besichtigen lassen *). Er ist für jeden Schaden verantwortlich, wenn er die Güter nicht zur rechten Zeit verabfolgen zu lassen bereit ist **). Ist keine Löschungszeit contrahirt, so schreibt das Placat Philip II. Art. 13, 14 Tage vor, das Wisbysche Seerecht, Art. 51, respective 8 und 14 Tage, das Schwedische ebenfalls 8 Tage vor. Nach dem Preufsischen soll ein Schiff unter 50 Last in 8, ein Schiff von 50 bis 100 Last in 14 Tagen und ein gröfseres Schiff nach diesem Verhältnisse gelöscht werden ***).

Weigert der Empfänger sich die Güter abholen zu lassen; so kann der Schiffer davon gerichtlich so viel

*) Glashoff. 4 — 22.

**) Schwedisches Seerecht. 2 — 14 — 2.

***) Preufsisches Seerecht. §. 1635. 36 u. 1718.

verkaufen lassen, als zur Bezahlung für Fracht und Kosten erforderlich ist. Wird er nicht durch das Verkaufsprovenu gedeckt; so hat er seinen Regreſs an den Befrachter *). Dasjenige, was nach Deckung für Fracht und Kosten überbleibt, hat er in einer sicheren Verwahrung aufheben zu lassen, wozu in Hamburg und an anderen Orten Plätze angewiesen sind. Wenn der Capitain Commissionsgüter angenommen hat, unter Verbindlichkeit sie selbst zu verkaufen, so darf er, ohne für Schäden zu haften, sie nicht wieder an andere committiren **). Die von seiner Commission abgelegte Rechnung hat er, erforderlichen Falls, zu beeidigen, und sein Eid ist das einzige Beweismittel; es wäre denn, daſs der Auftragsgeber das Gegentheil beweisen könnte ***).

Hat der Schiffer Gold, Silber und dergleichen Kostbarkeiten mit, ohne das Schiff dafür verpfändet zu haben, und unter seinem eigenen Schloſse, so genieſst er (falls die Führung erlaubt war, denken wir) nach dem Schwedischen Seerechte ****), die Fracht dafür allein, hat er das Schiff aber dafür verpfändet, so erhalten die Rheder ein Drittel.

Nach zurückgelegter Reise hat der Schiffer seinen Rhedern von allem gehörige Rechenschaft abzulegen,

*) Schwedisches Seerecht. 2 — 14 — 3.
Ordenanza de Bilbao. 24 — 55.

**) Consulat. Cap. 276.

***) l. c. Cap. 277.

****) Schwedisches Seerecht. 3 — 7.

und alles mit Quitungen und seinem Schiffsbuche darzuthun, welches er, erforderlichen Falls, beschwören mufs *).

Gewöhnlich hat, heutiges Tages, ein Schiffer nicht mehr in Händen, als er zur Bestreitung der Schiffsbedürfnisse gebraucht, und die Fracht wird von dem Correspondenten des Rheders erhoben, und die Schiffsrechnungen werden nur von dem dirigirenden Rheder durchgesehen und quitirt. Grofse Pöste hat der Schiffer mit Quitungen zu verificiren. Gut würde es seyn, wenn der Schiffer vor dem Abgang aus einem Hafen schuldig wäre, dem Consul seines Landes eine Specification seiner Ausgaben vorzulegen, und dieser die Pflicht auf sich hätte, die Rechnungen und Ausgaben an Ort und Stelle zu verificiren, und dem Schiffer ein Attestat darüber zu geben. Jetzt bringen sie häufig geschmiedete Quitungen aus entfernten Häfen zu Hause.

Nach dem Hanseatischen Seerechte **) und nach dem Schwedischen ***) haben die Mitrheder, die sich in der Rhederversammlung zur Verificirung der Rechnung nicht einfinden, eine Mulct zu bezahlen, und kann von den Erschienenen, bei mehrmaligem Ausbleiben, die Rechnung liquidirt werden. Nach dem

*) Hamburgisches Seerecht. 14 — 39.
Hanseatisches Seerecht. 12 — 2.
Preufsisches Seerecht. 3 — 37.
Schwedisches Seerecht. 3 — 3.

**) 12 — 1.

***) 3 — 3 — 1.

Schwedischen Seerechte *) und der Ordonnance von Carl V. **), haben die Capitaine, die den Saldo ihrer Rechnung nicht prompte abliefern, resp. 100 Rthlr. und 200 Carlsgulden an den Rheder zu bezahlen.

Der Schiffer, der von der Schiffsprovision etwas unterschlägt, verschweigt oder verkauft, ist als ein Dieb zu bestrafen ***).

Wenn Güter mit Prahmen nach dem Bestimmungshafen gebracht werden müssen; so will das Wisbysche Seerecht ****) und das Schwedische †), dafs diese Prahmen in 5 Werkeltagen gelöscht werden sollen.

Sind die Güter bei der Ablieferung beschädiget, und sind es flüssige Waaren; so mufs nach dem Hamburgischen Seerechte ††), der Empfänger, wenn er dreimal an das Fafs geklopft und es hat auszeichnen lassen, die volle Fracht bezahlen, oder das Fafs für die Fracht liegen lassen †††).

*) 3 — 3.

**) 45.

***) Hanseatisches Seerecht. 12 — 3.
Lübekisches. 1 — 10.
Schwedisches. 3 — 3.
Preufsisches. 3 — 18.
Dänisches. 2 — 13.

****) Art. 58.

†) 2 — 14 — 1.

††) 14 — 34.

†††) Gleiches verordnet:
Das Preufsische Seerecht. §. 1713.
Philips Placat von 1563. 9.
Das Dänische Seerecht. 2 — 10.
und das Französische Seerecht. 310.

Der Ablader kann für die Fracht nicht die im Preise verminderten, oder durch einen Verderb, oder durch Zufall verschlechterten Waaren, abandoniren.

Sind die Güter bei der Ablieferung beschädiget, so muſs der Schade sogleich notarialiter, oder anderweitig constatirt werden. Reinigt sich der Schiffer und das Schiffsvolk durch eine eidliche Verklarung, und zeigt, daſs dies nicht durch ihre Schuld geschehen sei; so wird in einigen Ländern in Conventione die Fracht erkannt, und in Reconventione hat erst der Empfänger sein Heil zu versuchen, darzuthun, daſs die Schuld davon dennoch dem Schiffer zur Last falle.

Nach den mehrsten Seerechten hat der Schiffer ein Retentionsrecht an die Waaren, bis ihm seine Fracht bezahlt oder genügende Caution dafür gestellt ist *).

Nach dem Preuſsischen Seerechte hat er ein Vorzugsrecht an die gelöschten Güter, wofür keine Fracht bezahlt ist, auf 6 Tage, wenn der Besitzer nicht darthut, daſs er bona fide dieselben vor des Schiffers Anspruch bezahlt habe.

Ein Capitain muſs sehr vorsichtig seyn, und seine Ladung an einen Verdächtigen nicht anders

*) Wisbysches Seerecht. 57.
Philips Placat. 13.
Schwedisches Seerecht. 2 — 14 — 4.
Hamburgisches. 15 — 2.

als gegen Caution, oder falls er gezwungen wird, unter Protest auszuliefern, um Regreſs an den Befrachter zu haben.

Es fragt sich, ob ein Schiffer, der entlassen und quitirt ist, annoch wegen solcher Handlungen, die er als Schiffer ausgerichtet, und wegen solcher Contracte, die er als Schiffer geschlossen hat, belangt werden könne. Diejenigen, die dieses bejahen, führen die L. 1. §. 17. D. de exercit. act. und die L. 7. §. 11. D. de Senat. Consult. Maced. an, und sie würden sich noch mehr auf die Natur des Geschäftes und die Unmöglichkeit, Collusionen vorzubeugen, berufen können.

Der Verfasser der Abhandlung, der wohlinstruirte Schiffer, der diese Frage verneint, macht folgende Ausnahmen *):

1. wenn eine Klage gegen den Schiffer angestellt ist, und er sich darauf eingelassen,
2. wenn er in seinem eigenen Namen contrahirt,
3. wenn er seinen fidem insbesondere interponirt,
4. wenn er für sich und seine Erben, bei Verpfändung seiner Güter, sich mit verbunden, und die Zahlung versprochen,
5. wenn er seine Ordre übertreten,
6. wenn er betrüglicherweise mehr versprochen und verschrieben als er gewuſst, daſs seine Rheder zu leisten vermögend waren.

*) Pag. 106.

Ein Capitain führte das Schiff Jane, welches in Senegal für des Rheders Rechnung eine Ladung Gummi einnahm. Er errichtete mit dem Syndicus von Senegal einen Societätscontract, nach welchem er von diesem 20,000 Pf. Gummi erhielt, welche in Europa verkauft werden sollten, um dafür ein Schiff zum Sclavenhandel anzuschaffen. Der Syndicus wollte aber nach einer mündlichen Abrede mit nach Europa kommen. Indeſs hatte der Capitain den Gummi nicht sobald am Borde, als er versegelte und den Syndicus zurücklieſs. Er lief in Cowes an, verkaufte die 20,000 Pf. Gummi und rechtfertigte sich gegen seinen Rheder, über das Anlaufen, durch den Contract mit dem Syndicus. Er erhielt seine Entlassung und eine Generalquitung. Wie im folgenden Jahre das Schiff mit einem anderen Capitain in Senegal ankam, producirte der Syndicus ein simples Connoissement von dem vorigen Capitain, nach welchem er für eine bestimmte Fracht die 20,000 Pf. Gummi am Borde seines Schiffes erhalten hatte, um sie an die Ordre des Syndicus in Europa abzuliefern, und das Schiff wurde auf dieses Connoissement in die Bezahlung der 20,000 Pf. Gummi und aller Schäden und Kosten condemnirt. Es leidet keine Frage, daſs in diesem Falle die Quitung den Menschen nicht hätte schützen müssen.

Was in vorstehender allgemeinen Uebersicht von den Pflichten und Rechten der Capitaine fehlt, wollen wir in den folgenden Capiteln berühren.

Zweites Capitel.

Von den außer dem Capitain am Borde eines Schiffes befindlichen Personen.

Literatur.

Ponderazioni sopra la contrattazione marittima. Genova 1750.

Introductio in jus nauticum auctore Weddercop. Flensburgi 1757.

Ersterer im 13ten, 14ten, 15ten, 16ten und 17ten, und Letzterer im 1sten Buche, handeln am ausführlichsten über die Gegenstände dieses Capitels, nach den älteren Seerechten.

Russian Embargo-Report of Fischer c. Ward. London 1803, in 8.

Dieses Buch enthält die umständlichen Acten in den wichtigsten Sachen über Matrosengage während eines Embargos.

Von demselben Verfasser, dem Rechtsgelehrten Herrn Atcheson, ist ein ähnliches Werk unter dem Titel

Report of a case (Havelock c. Rockwood) on the Validity of a Sentence of Condemnation by an Ennemies Consul in a neutral Port. London 1800.

herausgegeben.

Diese werden abgetheilt in Officiere, Lootsen, Matrosen und Passagiere.

Nur bei Reisen nach der Ostsee, nach anderen inselreichen Meeren, nach entfernten Gegenden und bei Kaperfahrten, werden Lootsen für die ganze Reise engagirt. Eben so temporair ist der Aufenthalt der Passagiere am Borde, die nur uneigentlich zu der Schiffsmannschaft gezählt werden. Die Officiere und Matrosen dagegen, sind in der Regel für die ganze Reise angenommen und machen, im eigentlichsten Sinne, die Schiffsmannschaft aus.

Bei ihnen ist der Nationalcharacter, sowohl in Hinsicht des Schifffahrtsflors als wie des Prisenrechtes wichtig. In den mehrsten Ländern müssen die Oberofficiere Inländer, von Geburt oder durch Adoption, seyn.

Seit langer Zeit ist es ein Satz des Französischen Prisenrechts gewesen, daſs der Supercargo, die Oberofficiere und zwei Drittel der Mannschaft neutraler Schiffe, nicht aus feindlichen Ländern seyn müssen *). Diese Maxime besteht noch.

Das Dänische Prisenreglement, vom 28sten März 1810, besagte **): Die Equipagerolle muſs darthun, daſs weder der Capitain oder Steuermann, noch ein auf dem Schiffe angesetzter Cargadeur, Factor oder Commis,

*) v. Hennings Staatsschriften. 2r Thl. Pag. 146.

**) §. 10. Litt. d.

noch mehr als ein Drittel der Besatzung überhaupt, feindliche Unterthanen sind. Dieses Gesetz geht also eben so wenig in diesem Puncte wie in anderen so weit als das Französische, indem es von den anderen Officieren, außer dem Steuermann, keine Erwähnung macht.

Die Engländer sind gleichfalls in ihren Prisenentscheidungen nie strenge über diesen Punct gewesen, nur daſs sie den Grundsatz haben, daſs durch langen Aufenthalt und fortdaurende Beschäftigung im feindlichen Handel, ein feindlicher Nationalcharacter acquirirt werden könne, und daſs mit dem Bürgerrecht ein fixes Domicilium verknüpft seyn müsse. Vigilantia — Gerritz *).

In der Petersburger Convention, vom 17ten Juny 1801, Art. 7 **) heiſst es:

Daſs kein Schiff zu der neutralen Flagge, welche es führt, gehörend erachtet werden solle, wenn nicht wenigstens der Capitain und die Hälfte der Mannschaft dem Lande angehören.

Nächst der Nationalität kommt die Seetüchtigkeit der Leute in Betrachtung, worauf die Gesetze vorzüglich Rücksicht genommen haben ***).

Der Steuermann ist, nach dem Capitain, der Vornehmste am Borde.

*) Robinson. Vol. I. Pag. 12 u. 17.

**) Brownes compendious View of the Law of Admiralty. Vol. 2. Pag. 515.

***) Ordonnance de la marine. Liv. 2. Tit. 4. Art. I.

Er muſs, nach den mehrsten Seerechten, mehrere Reisen gemacht haben, und in der Steuermannskunst unterrichtet seyn *). Nach dem Dänischen Seerechte hat er, wenn er den durch seine Unwissenheit angerichteten Schaden nicht ersetzen kann, das Leben verwirkt **). In England giebt es keine Verfügung über die Steuerleute, und die Capitaine übernehmen oft selbst die Führung des Steuerruders. Fast überall sind jetzt Navigationsschulen, um Steuerleute zu bilden. Eine der zweckmäſsigsten scheint die Stockholmer zu seyn, deren Einrichtung in Herrn Flintbergs Commentar über das Schwedische Seerecht, beschrieben wird ***); und fast in allen Ländern müssen die Steuerleute als solche examinirt seyn, und ein Steuermannspatent aufzuweisen haben. Weil in Dänemark, auſser den Capitainen, die Steuerleute von der Enrollirung frei sind, so drängten sich manche zum Steuermannsexamen und suchten durchzuschlüpfen, die eigentlich noch nicht dazu geeignet waren. Es ist jetzt verboten, während des Krieges, Steuermannspatente zu ertheilen.

Der Steuermann hat das Schiff zu führen. Entsteht zwischen ihm und dem Capitain Streit über den Cours, so entscheidet der Capitain nicht über diesen Punct, sondern das Gutachten der Pluralität der

*) Abbott. Pag. 141.
Ordenanza de Bilbao. 24 — 73.

**) 4tes Buch, 1stes Capitel, Art. 5.

***) Flintbergs Commentar über das Schwedische Seerecht, 1ste Abtheilung, 6tes Capitel.

Officiere, ihn mit eingeschlossen*). Er und der Capitain dürfen nie (Nothfälle ausgenommen) zu gleicher Zeit vom Borde seyn **). Wenn er gesund ist, darf er während der Reise nie anders, als ganz angekleidet schlafen ***). Er hat über den Cours des Schiffes und alle Begebenheiten der See und der Fahrt, ein genaues, täglich nachzutragendes Journal zu führen ****). Es ist für den Rheder sehr wichtig, dafs alles, welches auf das Constituiren einer Avarie grosse, Bezug hat, z. B. das Prangen, Stofsen, alle Rathpflegungen und Zufälle der See u. s. w. bestimmt darin beschrieben wird. Alte Seegesetze und Usancen legen dem Schiffsjournal dieselbe Kraft bei, welche ein gehörig errichtetes Notariat-Instrument hat †). Sie verlangten die Führung desselben von dem Schreiber, der speciell auf die getreue Führung zu beeidigen war. Der Steuermann empfängt die Waaren am Borde, hält darüber ein Verzeichnifs, und stellt darüber einen Empfangsschein, Recipisse genannt, aus ††). Da nach dem Preufsichen Rechte der Schiffer die Verpflichtung hat, schlecht emballirte Güter nicht anzunehmen, weil er bei der Ankunft am Bestimmungshafen, die schlechte Emballage beim Empfang nicht vorschützen

*) Art. 8. Tit. IV. Liv. 2 de l'ordonnance de la marine.

**) Art. 72 des Russischen Seerechtes.

***) Consulat. Cap. 60.

****) Ordonnance de la marine. 2 — IV — 2.
Russisches Seerecht. Art. 71.
Ordenanza de Bilbao. 24 — 76.

†) Targa, Ponderazioni. Pag. 28.

††) Russisches Seerecht. Pag. 67 u. 68.

darf *), so mufs der Steuermann auf die Güte der Emballage passen. In Abwesenheit des Capitains vertritt er seine Stelle **). Nach den Gesetzen der See ist der Steuermann, sagte Sir Wm. Scott, in dem Falle the Favorite ***), in Nothfällen haeres necessarius aller Geschäfte des Capitains. Wenn der Capitain eine andere Reise antritt als wozu sich der Steuermann vermiethet hat, und dieser erklärt, die Gegend nicht befahren zu haben, und daher die Reise nicht übernehmen zu können; so mufs der Capitain ihn entschädigen ****). Ueber den Grad der Entschädigung enthalten die Seerechte verschiedene Bestimmungen.

Nach dem Consulat der See †) sollte der Steuermann in Eid genommen werden, welches auch dort geschieht, woselbst Steuermannspatente ertheilt werden.

Nächst dem Steuermann ist der Bootsmann ein Oberofficier des Schiffes. Er hat auf die Takelage des Schiffes zu achten ††), die Stauung der Güter zu besorgen †††); doch sind in den mehrsten grofsen Häfen eigene Kunstverständige, welche dieses unter seiner

*) Landrecht. §. 1634.

**) Preufsisches Seerecht. §. 1602.

***) Robinson. Vol. 2. Pag. 237.

****) Dänisches Seerecht. 4 — I — 5.

†) Cap. 60.

††) Ordonnance de la marine. Liv. 2. Tit. 5. Art. I.
Ordenanza de Bilbao. 24 — 80.

†††) Preufsisches Landrecht. §. 1598.
Ordenanza de Bilbao. 24 — 80.

und der anderen Officiere Aufsicht besorgen, und die Ordres des Capitains vollziehen lassen *). Nach den alten Seerechten kam dem Schiffsschreiber die Reinschreibung des Journals und die Inventur der Waaren zu, und sein Posten wurde für so wichig gehalten, daſs nur mit Consens der Rheder und Ablader ein Verwandter des Capitans dazu bestimmt werden konnte **). Heutiges Tages giebt es nur auf Ostindienfahrern und groſsen Schiffen dieser Gattung Schreiber, deren Pflichten gewöhnlich in ihren Contracten näher bestimmt werden.

Zu den Officieren wird ferner der Schiffschirurg oder Arzt gerechnet. Nur groſse Schiffe führen einen solchen. Er muſs examinirt seyn und seine Instrumente mit sich führen, den Schiffs-Medicinkasten besorgen, und die auf dem Schiffe vorfallenden Arbeiten in seinem Fache gratis thun, für den Gehalt welchen er für die ganze Reise erhält. Jedoch hat er für böse, ansteckende, und für Krankheiten, die auſser dem Schiffsdienst acquirirt sind, eine besondere Belohnung zu genieſsen ***).

Nach den Französischen Gesetzen muſs er ein genaues Journal über alle Kranke führen, welches nach ihrer Rückkunft von Oberärzten revidirt wird ****).

*) Ordonnance de la marine. Liv. 2. Tit. 5. Art. 3.

**) Dänisches Seerecht. 4 — 1 — 14.

***) Schwedisches Seerecht. 1 — 15.

****) Bouchers Institutions. Pag. 212.

Was den Punct der Gesundheitssorge betrifft; so geschah bis jetzt nicht viel von den Regierungen für die Gesundheit der Seeleute.

Wenige Schiffe führen einen Chirurgen oder Arzt mit sich, und doch sollte dies z. B. bei Reisen nach Senegal und nach anderen so ungesunden Gegenden, geschehen. Uns sind Fälle bekannt, in welchen fast die ganze Besatzung von retour kommenden Senegalschiffen unter Weges starb, und in welchen die Schiffe aus Mangel an gesunden Menschen als ein Spiel der Winde und Wellen herumtrieben, bis zufällige Hülfe von anderen Schiffen kam.

Die Medicinkasten werden in den Nordischen Häfen gewöhnlich von Barbieren besorgt, statt daſs die Regierungen in jedem Hafen einen geschickten Arzt oder Apotheker dafür sorgen lassen sollten, und die Medicinkasten nach den verschiedenen Gegenden verschieden eingerichtet, und mit gedruckten Vorschriften, über das Verhalten vor und während der Climatskrankheiten in den verschiedenen Hemisphären versehen seyn sollten. Ueberhaupt müſsten die Schiffe, die auf weite Reisen abgehen, von einer Medicinalpolicei untersucht werden, ob z. B. die Wasserfässer inwendig verkohlt wären, um der Fäulniſs des Wassers (ein gewöhnliches Uebel auf langen Reisen) vorzubeugen, und ob andere bewährte Erfindungen der neueren Zeit, zur Erhaltung des Lebens der Menschen auf der See, so viel thunlich, benutzt wären? Die Policei geht in jedes Haus, um

zu sehen, ob Feuereimer darin sind. Ist ein Schiff eine weniger wichtige Sache für den Staat, als ein Haus?

Zu den Officieren des Schiffes rechnet man ferner, den Lootsen. Er hat die Führung des Schiffes, und falls er für das Einlaufen angenommen ist, bis in den Hafen. So lange als er es führt, commandirt er auf dem Schiffe, und ist für dasselbe verantwortlich. Ist er blofs für gefährliche Passagen angenommen; so hat er nur die Führung und die Verantwortlichkeit während er diese passirt. Ist dies geschehen, so ist er nachher blofser Passagier. Selbst wenn ein Lootse für eine ganze Reise angenommen ist, (wie z. B. auf einem Kaper, zum Behuf eines Kreuzzuges) so wird er nicht immer auf die Musterrolle gesetzt, sondern hat andere Legitimationen bei sich, z. B. sein Lootspatent. Weigert sich ein Capitain in Gewässern, die man Lootswasser nennt, einen Lootsen anzunehmen; so macht er sich dadurch verantwortlich *). Diese Regel ist in ihrer ganzen Ausdehnung nur dann anzunehmen, wenn Lootsen für eine Taxe zu haben sind. Bisweilen hofft ein Capitain, wenn er Lootsen antrifft, die keine bestimmte Lootstaxe haben, und mit denen er daher nicht einig werden kann, andere zu treffen, die wohlfeiler sind. Das Hamburgische Gesetz **) sagt, dafs der Capitain auf Fahrwassern, die er kennt, keine Lootsen zu nehmen braucht. Das Hanseatische Seerecht ***) setzt

*) The Shipmasters assistant. Pag. 170.

**) Cap. 10. Tit. 16.

***) 3 — 18.

die Verwirkung von 1 Mark löthigen Goldes darauf, wenn der Capitain sich ohne Lootsen in Fahrwasser wagt, die ihm oder seinem Steuermann nicht hinreichend bekannt sind. In England ist es den Capitainen die zu Dover, Deal, oder auf der Insel Thanel wohnen, erlaubt, die Themse ohne Lootsen anzuthun. Im Allgemeinen sollte man mehr auf das Annehmen von Lootsen (mit Ausnahme bei der Küstenfahrt) halten. Da die mehrsten Schiffbrüche beim Einlaufen entstehen; so sind die Lootseneinrichtungen für die ganze Menschheit wohlthätig, und es ist eine gute Einrichtung, daſs da wo Lootsen sind, die für eine Taxe, oder für ein bestimmtes Lootsgeld dienen müssen, diejenigen Schiffe die keine nehmen, anderen nachsegeln oder sich allein hineinwagen, dennoch Lootsgeld bezahlen müssen. Man hat dem Lootsen genau das Fuſsmaaſs aufzugeben, welches das Schiff im Wasser hält, sonst macht man sich für den Schaden verantwortlich. Das Lootsgeld wird gewöhnlich nach dem Fuſsmaaſs normirt, und es giebt Sommer- und Wintertaxen. Das Lootsgeld wird ferner in ordinäres und extraordinäres eingetheilt. Letzteres findet dann Statt, wenn ein Schiff Havarie leidet, oder sonst in einer Noth einen Nothhafen sucht, sei es sein Bestimmungs- oder ein anderer Hafen. Dies gehört zur Havarie grosse. Die Höhe dieses Lootsgeldes ist eines der Uebel der Schiffahrt.

Es ist ein dringendes Bedürfniſs, daſs die übermäſsigen Forderungen von Lootsgeldern überall schnell, und durch Seeverständige, nach der Regel, wie viel der

Lootse verdient habe (quantum meruit), abgemacht werden, wie es am Canal in England in dem Districte der fünf Häfen geschieht, und vorzüglich deswegen, damit den Betrügereien der Rheder und der Capitaine durch falsche Quitungen, vorgebeugt werde. Weitsen *), in seiner Abhandlung über die Assecuranzen, schlägt vor, daſs man auſser dem Eide des Capitains auch den des Lootsen fordern müsse. Nach dem Schwedischen **), Dänischen ***) und Hanseatischen ****) Seerechte wird kein Lootsgeld gültig anerkannt, welches nicht mit einer Quitung belegt werden kann. Wer aber die See kennt, weiſs, daſs man sich auf dergleichen Quitungen nicht verlassen kann. Uns scheint ein Gesetz zweckdienlich, welches verordnete, daſs kein extraordinaires Lootsgeld zahlbar seyn sollte, (falls das Schiff in einen Hafen geführt würde) welches nicht innerhalb 24 Stunden nach der Ankunft durch Kunstverständige für eine passende Entschädigung anerkannt, und worüber dem Capitain von ihnen kein Attest ertheilt wäre. Dann bleiben nur noch die Fälle über, in welchen die Lootsen die Schiffe in See schon verlassen haben, über welche der Capitain sich, durch die Deposition von zweien seiner Officiere, legitimiren müſste.

Für ihre Fehler haften die Lootsen mit ihrem Vermögen. Kann ein Lootse, der durch Fahrläſsigkeit

*) In Tractato de Havaria. §. 4.

**) 5 — 7 — 1.

***) 3 — 24.

****) 12 — 1.

Versehen begangen, nicht bezahlen; so hat er nach dem Dänischen Gesetze, das Leben verwirkt *). Andere Gesetze sind über Frivolitäten der Lootsen eben so strenge **). Die vorher berührte Verpflichtung, Lootsen nehmen zu müssen, erstreckt sich bloſs auf Schiffe die auf der Reise sind. So entschied die Kings Bench in der Sache eines Schiffes, welches sich mit einem Theile seiner Ladung auf der Themse, mit Zollbeamten am Borde, befand, und welches der Steuermann den Fluſs etwas weiter herunter legen wollte ***). Dasselbe Princip entschied in einem Falle, in welchem ein Everführer ein Schiff, welches gefährlich lag, als Lootse im Flusse höher hinaufführen wollte, um die Gefahr zu heben, bei welchem Versuch es beschädiget wurde.

Dann folgt der Supercargo. — Vormals gingen die Kaufleute selbst mit ihren Waaren, und sie bekamen Platz im Schiffe für sich und ihre Commis, wenn sie mehr Fracht wie 10 Ducaten bezahlten ****). Diejenigen, welche die mehrste Fracht erlegten, erhielten den besten Platz †). Sie waren verpflichtet, dem Capitain Geld ††) und Lebensmittel †††) zu leihen, wenn er dessen oder deren bedurfte, (doch muſsten Letztere in dem

*) 4 — 3 — 24 — 4 — 1 — 5.

**) Rolle von Oleron. Cap. 25.

***) Rex c. Lamber.

****) Consulat. 76 u. 77.

†) 75.

††) 104.

†††) 106.

nächsten Hafen wieder ersetzt werden) und sie mufsten es zugeben, dafs, wenn kein Geld vorhanden war, ein Theil ihrer Waaren, um Geld daraus zu lösen, verkauft wurde *). Auch durfte der Capitain nirgends anlaufen, wenn sie nicht einstimmten, äufserste Nothfälle ausgenommen **). Heutiges Tages werden Gevollmächtigte der Ablader oder des Abladers auf weite Reisen mitgesandt, die man Supercargos oder Cargadeure nennt. Oft hat man auch Untercargadeure. Die Ladung, oder die Güter, sind gewöhnlich an diese, in den Connoissementen consignirt. Sie sind über Kauf und Verkauf derselben gesetzt. Ihre Contracte in dieser Hinsicht haben alle Verbindlichkeit für ihre Auftragsgeber, nach demselben gesetzlichen Grundsatz, nach welchem die Auftragsgeber für die Handelscontracte ihrer Institoren (Handelsgehülfen) haften ***). Der Capitain hat ihnen, in Hinsicht der Ladung, in Allem zu gehorchen. Baratterie des Supercargos (selbst wenn Capitain und Cargadeur in einer Person verbunden sind) wird nicht zu der Baratterie des Capitains gerechnet ****). Was das Quartier und die Kost des Supercargos betrifft; so wird gewöhnlich das Nöthige darüber in der Certepartie festgesetzt, und in der Regel hat er Alles mit dem Capitain gleich.

Sodann kommt der Passagier. — Das Consulat sagt: Passagier ist derjenige der Fracht bezahlt und

*) 105.

**) 100.

***) Bouchers Institutions. Pag. 72.

****) Benecke. 3r Thl. Pag. 198.

der 10 Quintal Bagage mit sich führt *). Heutiges Tages aber ist ein Jeder Passagier, der für seine Ueberfahrt bezahlt, oder der unentgeldlich mit dem Schiffe von einem Orte nach einem anderen geht, ohne bei der Ladung interessirt zu seyn, und ohne zur Equipage zu gehören. Weil sie nicht zur Equipage gehören, so werden sie nur selten auf die Musterrolle gesetzt. Die Ordonnance de la marine von 1681, schreibt es aber ausdrücklich vor, und es ist in Rücksicht auf Französische Aufbringungen rathsam, sich danach zu richten. Der Vorsicht angemessen ist es, ihnen Pässe von den Consuln oder Gesandten der kriegführenden Mächte geben, oder ihre Pässe von ihnen visiren zu lassen, wenn solche Personen in dem Abgangshafen vorhanden sind, und von ihnen zu verlangen, dafs sie ihre Taufscheine, oder andere Ursprungsbeweise, bei sich haben müssen **). Eine eigene Classe von Passagieren sind diejenigen Seeleute, die wegen Schiffbruch oder anderer Unglücksfälle ihrer eigenen Schiffe, auf anderen Schiffen, für geleistete Arbeit, nach ihrer Heimath zurückzukommen suchen.

Englische und andere Schiffe sind gezwungen ihre in der Fremde befindlichen seefahrenden Landesleute zu Hause mit zurück zu nehmen, sie mögen nun von einheimischen oder fremden Schiffen heimkehrend seyn. Da solche Rückkehrende nicht auf der Musterrolle mit

*) Cap. III.

**) Hennings Staatsschriften. 2r Bd. Pag. 374.

aufgeführt stehen; so sollte jede summarische Bescheinigung über sie, durch einen Consul, oder irgend eine Obrigkeit, sowohl für die Führer bewaffneter Schiffe, als in Aufbringungsfällen, in Gerichten für hinreichend gehalten werden. Das Mitnehmen von Passagieren ist in Kriegszeiten äufserst gefährlich, besonders auf langen Reisen, wenn die Passagiere aus kriegführenden Ländern herstammen. Wir erinnern uns, dafs ein Altonaer Rheder einem Einwohner von St. Domingo erlaubte, mit seinem Schiffe von Altona dort hin zu segeln. Auf der Höhe von Cap François wird das Schiff von einem Englischen Kaper angehalten, und alles Uebrige in Ordnung gefunden. Man verläfst schon das Schiff, als ein Matrose den Franzosen entdeckt; worauf das Schiff nach Jamaica geführt, und nach vielen Weitläuftigkeiten erst wieder frei gegeben wurde, so dafs der Passagier an Havarie- und Procefskosten dem Rheder 10,000 Rthlr. zu stehen kam. Wegen dieses und anderer ähnlichen Fälle würden wir im Allgemeinen anrathen, nie einem Passagier aus einem kriegführenden Lande zu erlauben, mit einem neutralen Schiffe zu gehen.

Das Consulat sagt: Der Capitain habe den Passagier nach dem contrahirten Orte zu bringen *). Verkürzt er die Reise, so bezahlt der Passagier nur pro rata itineris **). Entschieden in Genua

*) 114.

**) Targa. Pag. 60.

bei dem Falle des Schiffes **Traglia.** Hat der Capitain die Zeit der Abfahrt bestimmt, und verlängert sie, so hat er den Passagier zu entschädigen. Entfernt der Passagier sich nach dem Contract, ohne über die Zeit der Abfahrt zu sprechen, oder kommt er nicht zur rechten Zeit wann die Abfahrt bestimmt ist, und das Schiff geht ab; so kann er nichts von dem Capitain fordern, selbst wenn er 1000 Mk. auf die Hand gegeben hat *). Eben so, wenn er nach geschlossener Fracht die Reise aufgeben will **). Er hat am Borde dem Capitain zu gehorchen, und darf der Berathschlagung und der nothwendigen Arbeit sich nicht entziehen, wenn er dazu aufgefordert wird ***). Stirbt er am Borde, so gab das Consulat sein bestes Kleid dem Steuermann ****), sein Bett und ein anderes Kleid dem Capitain, seinen Gürtel und sein Messer dem Bootsmann. Die Vertheilung der Kleider ist auch auf den Englischen Schiffen herkömmlich †). Im Allgemeinen, hat der Capitain ein Inventarium von den Sachen des Verstorbenen machen zu lassen, und über den Todesfall bei seinem Consul, oder anderen Beamten des Landungshafens, eine Declaration zu machen, und dasjenige, in Hinsicht des Nachlasses, vorzunehmen, welches seine Landesge-

*) Cons. C. 114 u. Preufs. Seerecht. §. 1747.

**) Cons. C. 119.

***) Cons. C. 120 u. Preufs. Seerecht. §. 1762.

****) Cons. C. 115.

†) The Shipmasters Assistant. Pag. 156.

setze, oder die Gesetze desjenigen Landes vorschreiben, in welchem er die Erbschaft abliefert.

Die Ordonnanz der Marine enthält *) klare und bestimmte, der vorstehenden ähnliche Vorschriften, und besagt, dafs der Capitain das Recht hat, den für fremde Gegenden bestimmten Nachlafs zu versilbern und Retouren dafür mitzubringen. Auf welchen Fall er, aufser seiner Fracht, auch noch Provision zu fordern berechtigt ist, und sie läfst die Gültigkeit der Testamente zu, die auf der See und auf Reisen gemacht werden; vorausgesetzt, dafs sie nicht zu Gunsten der Officiere im Schiffe gemacht, dafs sie von der Hand des Testators ge- und unterschrieben, oder in Gegenwart des Schiffsschreibers und dreier Zeugen, nuncupirt sind, die mit dem Testator das Testament unterschreiben, oder falls dieser nicht schreiben kann, dies bemerken müssen. Diese Testamente erstrecken sich nur auf Güter die am Borde sind, und gelten nur, wenn der Testator auf der Reise stirbt auf welcher er das Testament gemacht hat.

Das Römische Recht sagte: Auf der Flotte sind alle Seeleute Soldaten, und es leidet keinen Zweifel, dafs sie militairische Testamente errichten können **).

*) Lib. 3. Tit. 9.

**) L. 1. D. de Bon. poss. ex Testamento militari.

Das Preufsische Gesetz gesteht den Leuten auf der See das Vorrecht zu, militairisch zu testiren *), und läfst dem Testament, auch für den Fall, wenn der Testator auf der See, oder so kurz nach dem Einlaufen in einen Hafen verstirbt, dafs er vor einem ordentlich besetzten Gericht seine Verordnung nicht hat wiederholen oder bestätigen können, seine Gültigkeit **).

Was die Zeugenfähigkeit der Passagiere betrifft, so ist ihr Zeugnifs in Aufbringungssachen, nach dem Urtheile des Sir L. Jenkins, von grofser Wichtigkeit ***).

Hat der Reisende die bei sich habenden Effecten dem Capitain in Verwahrung gegeben; so hat er, in Ansehung derselben, mit einem Befrachter gleiche Rechte: wo nicht, und hat er sie in eigener Verwahrung; so haftet der Schiffer nur für einen durch seine, oder seiner Leute Schuld, entstandenen Verlust und Schaden ****).

Die Koffer und Effecten der Passagiere, werden beim Werfen in Havarie grosse vergütet. Der Fall kommt nicht oft vor, allein wenn es geschieht, so entsteht die Frage, nach welchem Werthe die Sachen zu

*) 1r Thl. 12r Tit. §. 205.

**) l. c. §. 207.

***) Handbuch des Seerechtes. 1r Bd. Pag. 45.

****) Preufsisches Seerecht. §. 1760 u. 61.

ersetzen sind. Clairac sagt in seinem Commentar zu der Rolle von Oleron *):

Die Passagiere haben dem Capitain den Einhalt ihrer Koffer vorher vorzuzeigen, widrigenfalls sie nichts ersetzt erhalten, als den Werth der ledigen Koffer.

Emérigon läſst den Passagier zum Eide, um einen unverdächtigen Werth zu erhärten **).

Ein Reisender, der eine ansteckende Krankheit auf der See bekommt, muſs, nach dem Preuſsischen Gesetz ***), es sich gefallen lassen, an dem ersten besten Orte, der bewohnt ist, sich aussetzen zu lassen.

Dies wird nur zu verstehen seyn, wenn die Krankheit bei dem Passagier zuerst ausbricht.

Entdeckt der Capitain, daſs der Passagier wegen Hochverrath oder Aufruhr entflohen ist; so hat er ihn (es versteht sich, wenn sie beide einem Herrn dienen) zu arretiren ****).

Es giebt 4 Hauptarten die Seeleute zu engagiren:

1. für die ganze Hin- und Herreise in Bausch und Bogen,

*) Art. 8. Not. 24. Pag. 44.

**) Tome 1. Pag. 646.

***) 2r Thl. 8r Tit. §. 1758.

****) §. 1765.

2. Monatsweise für die Dauer der Reise,
3. für einen Antheil an dem Gewinn, und
4. für einen Theil der Fracht.

Die beiden ersten Arten sind eigentlich Miethcontracte, die beiden letzten aber Arten von Gesellschaftscontracten.

Heutiges Tages ist der Contract der monatlichen Häuer am gewöhnlichsten. Vormals war derjenige am häufigsten, in welchem die Bezahlung für die ganze Reise festgesetzt wird. Von den anderen Arten ist der dritte Contract bei der Fischerei und der Kaperfahrt am häufigsten. Es würde uns aber zu weit führen, ihn umständlich auseinander zu setzen. Wir bleiben daher bei dem gewöhnlichen stehen.

Der Altonaer Contract lautet dahin: die bedungene Reise in der bedungenen Qualität mit dem Schiffe N., worauf N., oder wer sonst durch Veränderung oder einen Sterbefall in seine Stelle gesetzt wird, commandirt, anzutreten, bemerkt, wie viel Gage auf die Hand empfangen ist, wonach die andere regulirt wird. Die Mannschaft gelobt darin, gleich nach der Musterung sich am Bord zu begeben. Der Contract bestimmt, dafs die Hälfte der Mannschaft, mit Inbegriff eines Oberofficiers, immer am Borde (im Abgangshafen) bleiben soll, und wenn der Capitain es verlangt, die ganze Mannschaft; dafs nach 8 Uhr Abends kein Feuer in der Combüse und kein Licht am Borde seyn solle, und dafs weder aus dem Schiffe, noch in dasselbe, verbotene Waaren zu bringen

sind; dafs weder aufserhalb Landes noch auf der Elbe, irgend jemand von der Mannschaft, bei Strafe von 6 Mk., ohne Erlaubnifs des Capitains, ans Land gehen darf. Geschieht es auf der Elbe dennoch; so mufs der Capitain dies innerhalb 24 Stunden dem Schout (der für die Matrosen haftet dafs sie nicht desertiren, bis sie die letzte Tonne in der Elbe passirt haben) anzeigen, der sonst für den Matrosen nicht haftet, im Falle dafs er desertirt. Die Mannschaft hat das Schiff bei der Rückkunft, an einem bequemen Platze festzumachen, und nach Zufriedenheit des Capitains zu reinigen, ehe ein Matrose, bei Strafe von 6 Mk., seine Gage verlangen kann. Niemand darf aufserhalb Landes Geld, oder den Abschied von dem Capitain fordern. Alle verpflichten sich, bei Leibes- und Lebensstrafe, ihre Pflicht in der engagirten Qualität zu thun. Keinen Jollenführer, oder irgend jemand der nichts an dem Schiffe zu thun hat, darf die Mannschaft an Bord lassen. Wer dagegen fehlt, verwirkt 9 Mk. und wer es verhehlt 6 Mk. Niemand von der Mannschaft darf ohne Untersuchung des Capitains oder Steuermannes, seine Kiste, oder was er sonst am Borde hat, ans Land bringen, bei Strafe von 2 Monat Gage, und wer es zuläfst dafs Kisten ans Land gehen, verwirkt die Gage eines halben Monats.

Der Englische Häuercontract, der, wie der Russische *) privatim errichtet werden kann **), hat,

*) Art. 124.

**) Abbott. Pag. 441.

außer ähnlichen Stipulationen, die Festsetzung, daſs unerlaubte Abwesenheit von 24 Stunden, für Desertion gerechnet wird; daſs jeder gesetzliche Befehl den der Höchstcommandirende, für die wirksame Regierung des Schiffes, und um Immoralität und Laster aller Art zu unterdrücken, erläſst, bei Strafe der Confiscation der Gage und alles desjenigen, welches der Nichtgehorchende am Borde hat, vollzogen werden soll; daſs jeder die ihm anvertraueten Inventarienstücke des Schiffes, bei der Rückkehr des Schiffes abzuliefern und zu verantworten hat; daſs, statt bei der Rückkehr des Schiffes am Lande zu schlafen, jeder am Borde bleiben, bei Tage löschen, und bei Nacht diejenige Wache halten soll, die der Capitain ihm aufgiebt; daſs, wenn ein Matrose von dem Capitain mit einem Lichter abzugehen beordert wird, er, bis die Waaren daraus gelöscht und in den Krahn genommen sind, $2\frac{1}{2}$ Schilling Englisch für jeden Lichter erhalten soll. Bleibt der Lichter aber länger als 24 Stunden liegen; so bekommt der Wächter aus der Schiffsequipage, falls die Güter wohlbehalten abgeliefert werden, $2\frac{1}{2}$ Schilling Englisch, außer seiner Gage, für jede 24 Stunden die er bei dem Lichter zubringt.

Folgendes Blanquet wird über dem Contract ausgefüllt:

Ort u. Zeit des Dienstantritts.	Name des Mannes.	Amt desselben.	Unterschrift des Zeugen, der ihn unterzeichnen sah *).	Geld, auf die Hand erhalten.	Häuer für den Monat oder die Reise.	Ganze Häuer.

Auf Schwedischen Schiffen wird der Contract mit den einzelnen Matrosen, vor dem Notarius des Seemannshauses errichtet, der nur die generellen Verpflichtungen enthält, und die speciellen den Gesetzen überläſst **).

Fast gleiche Contracte sind in Norwegen über die Häuer zu errichten ***).

*) Auf Amerikanischen Häuercontracten unterzeichnet der Bürge in dieser Columne.

**) Flintbergs Commentar des Schwedischen Seerechtes. 1s Cap. Pag. 7.

***) Nyeste Skipperbog. Kjöbenhavn 1807. Pag. 437.

Bei Französischen Schiffen ist der Häuercontract gleichfalls schriftlich zu errichten, und ist entweder mit der Equipagenrolle verbunden, oder wird separat ausgefertiget *).

Auf Amerikanischen Schiffen ist die Congreſsacte, vom 20sten July 1790, welche die Stipulationen über den Häuercontract enthält, demselben vorgedruckt. Da sie von den Stipulationen anderer Häuercontracte abweicht; so folgt hier der wesentliche Inhalt derselben:

Es ist für jede Fahrt eines Seeschiffes über 15 Tonnen, auf einem gedruckten Formular, oder schriftlich mit der Schiffsequipage, (Jungen und Knechte ausgenommen) ein Contract zu errichten, widrigenfalls hat der Capitain den Matrosen die höchste Gage, die während dreier Monate im Abgangshafen gegeben wurde, zu bezahlen, und 20 Rthlr. Brüche für jeden ohne Contract mitgenommenen Mann zu erlegen. Unter jedem Contract soll schriftlich der Tag und die Stunde bemerkt werden, wann der Matrose an Bord kommen muſs, und für jede Stunde die er versäumt, muſs er eines Tages Gage einlassen. Bleibt er ganz weg, oder desertirt er; so muſs er das auf die Hand Empfangene wieder herausgeben, und noch einmal so viel als Strafe erlegen. Entdeckt der Steuermann und die Majorität der Mannschaft, nachdem das Schiff abgegangen und noch nicht aus dem Gesichte des Landes ist, daſs das Schiff zu leck ist, oder zu der beabsichtigten Reise, rücksichtlich seiner

*) Daubanton Répertoire universel. T. I. Pag. 348.

Besatzung, seines Cascos, seines Inventariums, seines Vorraths und seines Proviants, nicht geeignet ist; so soll der Capitain gehalten seyn, den nächsten Hafen anzuthun, und die Sache dem nächsten Beamten anzuzeigen, der zur Untersuchung derselben 3 Besichtigungs-Männer zu ernennen hat. Findet sich die Behauptung gegründet; so muſs das Nöthige, nach der Entscheidung, die der Beamte in dorso des Berichtes schreibt, an Ort und Stelle, oder wo es seyn kann, herbeigeschafft werden. Wird die Beschwerde ungegründet befunden; so hat der Beamte zu entscheiden, daſs der dem Rheder erwachsene Schade, aus der Gage derjenigen Leute berichtiget werden soll, welche die ungegründete Beschwerde erhoben haben. Weigert sich jemand von ihnen, nach der von dem Richter gefällten Entscheidung, mit dem Schiffe in See zu gehen; so kann der Richter ihn so lange ins Gefängniſs setzen, bis er das Doppelte von demjenigen bezahlt hat, welches er von der Gage auf die Hand erhielt. Wer einen engagirten Matrosen verheimlichet, bezalht 10 Rthlr. für jeden Tag der Verheimlichung, halb als Brüche, und halb demjenigen dem er ihn verheimlichte, und vor geendigter Reise kann keine Forderung über einen Dollar gegen einen Seemann, der in Dienst gegangen ist, eingeklagt werden wegen einer Schuld, die er während seiner Dienstzeit contrahirte. Bleibt irgend ein engagirter Seemann vom Borde weg; so hat der Steuermann dies (so wie jede Versäumniſs von Matrosen) im Journal zu bemerken, und der Abwesende hat für jeden Tag, den er abwesend bleibt, die Gage von 3 Tagen zu bezahlen; bleibt er über

48 Stunden weg; so verliert er alle seine Gage die er verdient hat, und all sein Gut am Borde und im Speicher, und hat den Rhedern überdies jeden Schaden zu ersetzen, den sie davon haben einen anderen Seemann zu häuern, und kann deshalb überall im Lande verklagt werden. Der Matrose darf die Bezahlung von einem Drittel seiner Gage in dem Löschungshafen von dem Capitain verlangen, wofern es nicht gegen den mit ihm gemachten Contract ist. Ist die Reise geendiget, und die Ladung oder der Ballast gänzlich gelöschet; so ist die Gage der Matrosen innerhalb 10 Tagen zu bezahlen. Geschieht dies nicht, oder entstehet Streit darüber; so können die Matrosen das Schiff in Anspruch nehmen oder auch gegen die Rheder anderweitig verfahren. Desertirt ein Matrose während der Reise; so kann der Capitain, wenn er seiner wieder habhaft wird, ihn so lange gefangen setzen lassen, bis das Schiff wieder abgeht, und alle dadurch verursachten Kosten von der Gage des Matrosen abziehen. Jedes in die Fremde segelnde Schiff von 150 Tonnen und darüber, soll einen Medicinkasten (der alle Jahr zu erneuern ist) mit einem Gebrauchszettel, von einem bekannten Apotheker am Borde haben, widrigenfalls die Rheder alle Arzeneien und das Arztlohn für ihre Leute aufser Landes, ohne allen Abzug von der Gage, zu bezahlen haben. Schiffe die über das atlantische Meer gehen, müssen wenigstens 50 Gallonen Wasser, und überdies 100 Pf. gesalzenes Fleisch und 100 Pf. gesundes Schiffsbrod für jeden Mann am Borde, aufser dem andern Proviant, welchen Capipitain oder Passagiere für ähnliche Reisen an Bord

schaffen, beim Abgang aus dem letzten Hafen, wohlverwahrt unterm Decke haben. Widrigenfalls jedes Schiff, auf welchem die Rationen der Mannschaft an Wasser, Brod und Fleisch verkürzt werden, jedem Manne, der verkürzte Rationen erhält, eines Tages Gage für jeden Tag, so lange die schmale Kost dauert, zu bezahlen hat. Nach den Spanischen Gesetzen darf ein engagirter Matrose nicht ohne schriftliche Erlaubnifs ans Land gehen *), und mufs bei 2 Ducaten Strafe jede ihm kund werdende Unregelmäfsigkeit dem Capitain anzeigen **).

Nach dem Wisbyschen Gesetz war der Engagirte frei von dem Häuercontract, in nachstehenden Fällen:

1. wenn er selbst, nach Unterzeichnung desselben, ein Schiff kaufte,
2. wenn er zum Capitain eines anderen Schiffes ernannt wurde,
3. wenn er nachher heirathete.

Pothier glaubt mit Recht, dafs das Letztere heutiges Tages gar nicht zulässig sei, und bei den andern Fällen eine Entschädigung an den Rheder, für die Dienstverlassung, Statt finden müsse ***).

Die sämmtliche Mannschaft eines Schiffes mufs dasjenige Geschäft verstehen, wofür sich ein jeder Einzelne verhäuert hat.

*) Ordenanza de Bilbao. 24 — 93.

**) 23 — 98.

***) Pothier sur les contrats de louage maritimes. T. 3. Sect. 1. No. 175.

Das Dänische Seerecht *) sagt: Wenn die Seeleute von dem Gegentheil überführt sind, sollen sie ihre ganze Häuer und das alterum tantum derselben verwirkt haben, und wenn sie kein Geld haben, insofern der Capitain sie nicht begnadigt, dreimal gekielholt werden.

Das Schwedische Seerecht **) bestimmt in diesem Falle den Verlust des schon erhobenen, und den Verlust des halben Lohnes, falls der Matrose reiseweise, und den Verlust eines Monats, falls er monatsweise gedungen ist.

Andere Seerechte enthalten ähnliche Strafbestimmungen.

Die Mannschaft muſs dem Capitain in Allem, sowohl zu Lande als zur See, Folge leisten ***).

Um eine allgemeine Uebersicht der Pflichten und Rechte der Mannschaft, so weit sie bis jetzt nicht berührt sind, zu geben, wollen wir diejenigen Artikel des Code de commerce, oder der vormaligen Ordonnance de la marine von 1681, als desjenigen Gesetzes mittheilen, welches am vollständigsten darüber ist, und die Abweichung anderer Gesetze hievon bemerken.

Der Capitain und die Equipage dürfen nach demselben, unter keinem Vorwand, irgend eine Waare in

*) 4 — 1 — 4.

**) 1ste Abtheil. 6s Cap.

***) Consulat der See. Cap. 158 u. 159.

das Schiff für ihre Rechnung laden, ohne Erlaubnifs der Eigenthümer, und ohne Fracht dafür zu bezahlen, wofern dies nicht in ihrem Häuercontract anders bestimmt ist *).

Diese Vorschrift verdient allgemein befolgt zu werden, weil sonst keine genaue Aufsicht, in Hinsicht der Zollgesetze der verschiedenen Länder, über die Pacotillen, wie schon bemerkt worden ist, geführt werden kann.

Das Consulat der See befahl dagegen in der Kindheit der Schifffahrt, dem Schiffer zum Einkauf derselben Zeit zuzugestehen **). Ehe das Schiff beladen wird, ist ein Raum dazu anzuweisen, der jedoch ohne Consens des Schiffers an andere nicht überlassen werden darf ***).

Das Hanseatische Seerecht erlaubt, die Führung nur an dem Orte zu löschen wo das Schiff gelöscht wird, und die Rheder (nach dem Dänischen ****) die Befrachter) haben ein Vorkaufsrecht an dieselbe †). Die Führung trägt nichts zur Havarie bei ††), und bezahlt in Hamburg keinen Zoll †††).

*) 251.

**) Cap. 133.

***) Dänisches Seerecht. 4 — 1 — 29.

****) 4 — 1 — 28.

†) 13 — 5.

††) Dänisches Seerecht. 4 — 3 — 11.

†††) Langenbeck ad 2 — 15.

Die alten Seerechte privilegirten dergestalt die Führung, dafs das Wisbysche Seerecht sagt: dafs, wenn jemand von der Mannschaft an den Ort seiner Führung ein Fafs Wasser gelegt hat, und aus Noth solches geworfen würde, es als ein Fafs Wein in der Havarie berechnet werden solle.

In den letzten Zeiten ist, der vielen Mifsbräuche wegen, die Führung, wie schon bemerkt worden ist, fast allenthalben abgekommen, mit Ausschlufs von langen Reisen, und findet daher häufig auf Amerikanischen Schiffen Statt.

Wenn die Reise durch Schuld des Rheders, Capitains oder Befrachters, vor der Abfahrt des Schiffes gebrochen wird; so sind die Matrosen, sie mögen reise- oder monatsweise gehäuert seyn, nach den Tagen zu bezahlen, während welcher sie bei der Instandsetzung des Schiffes gebraucht sind. Was sie auf die Hand bekommen haben, behalten sie zur Entschädigung. Wenn noch nichts auf die Hand gegeben ist; so erhalten sie eines Monats-Gage zur Entschädigung *).

Wenn die Einstellung der Reise nach dem Anfang derselben geschieht; so erhalten die Matrosen, welche in Bausch und Bogen für die Reise gehäuert sind, dasjenige, welches ihnen zu Folge ihres Häuercontractes zukommt.

*) Code de commerce. §. 252.

Die monatsweise gehäuerten Matrosen bekommen ihre Monatsgelder für die Zeit welche sie gedient haben, und überdies zur Entschädigung, die Hälfte der Gage, für den Rest der präsumirten Dauer der Reise, auf welche sie engagirt waren.

Die reise- oder monatsweise gemietheten Matrosen müssen überdies nach dem Orte, von welchem das Schiff absegelte, Reisegeld zurück haben, wofern der Capitain, Rheder oder Befrachter, oder ein Beamter ihnen nicht Passage auf einem Schiffe verschaffen, welches nach dem Ort ihrer Abreise hinsegelt.

Das Schwedische Seerecht enthält Bestimmungen, die diesen ähnlich sind *).

Das Wisbysche Seerecht sagt, indem es blofs von Contracten für die Reise redet **): dafs der Matrose vor Abgang des Schiffes den halben, nach Abgang des Schiffes den ganzen Lohn haben soll.

Letzteres sagt auch das Hanseatische ***) Seerecht.

Wenn mit dem Orte, wohin das Schiff bestimmt ist, der Handel untersagt wird, oder wenn das Schiff auf Befehl der Regierung, vor Anfang der Reise, angehalten wird; so erhalten die Matrosen nichts als Tagelohn für die Zeit, welche sie bei der Ausrüstung des Schiffes zugebracht haben ****).

*) 1 — 5.

**) 3 — 44.

***) Hanseatisches Seerecht. 3 — 7.

****) Code de commerce. §. 253.

Das Dänische Seerecht *) erkennt ihnen den vierten Theil zu, (auch das Schwedische **)) wenn sie für die Reise bedungen sind. Wenn sie aber monatsweise gedungen sind, selbst nach angefangener Reise, nicht mehr als die verdiente Gage.

Wenn ein Handelsverbot, oder Arrest des Schiffes, während der Reise eintritt; so sind, bei einem Handelsverbote, die Matrosen nach der Zeit zu bezahlen welche sie gedient haben. Bei einem Arreste läuft, während der Dauer desselben, die Gage der Matrosen die monatsweise engagirt sind fort, die für die Reise gemiethet sind, bekommen nach den Bedingungen ihres Engagements ihre Bezahlung ***).

Das Hanseatische Seerecht sagt ****): daſs es der Erkenntniſs guter Leute anheim zu stellen sei, ob eine Entschädigung bei Fällen dieser Art Statt finden solle.

Nach Aufhebung des Russischen Embargos von 1801, war in England viele Jahre hindurch zwischen den Schiffsmannschaften und den Rhedereien Streit, ob dieses Embargo als eine Captur anzusehen sei, oder als ein einfaches Embargo. Lord Ellenborough sagte in der Sache von Beale c. Thomson †):

Nach den Schriftstellern und Entscheidungen, welche er allegirte, sei kein Fall vorhanden, in welchem

*) 1 — 5.

**) 1 — 4 — 32.

***) Code de commerce. §. 254.

****) T. 4 — 23.

†) Abbott. 2te Aufl. Pag. 442.

ein Schiff, welches jure retalionis angehalten, und nachmals zurückgegeben, als genommen wäre angesehen worden; ferner, daſs eine feindliche Anhaltung nicht geradezu eine Captur sei, obgleich man sie allgemein dafür halte. Der Finalact des Staates gebe der Handlung ihren Character und ihren eigenen Namen. Wenn Condemnation erfolge, so sei die Anhaltung als eine Captur ab initio zu betrachten; allein nicht so, wenn das Schiff am Ende entweder durch die Handlung des Staates oder durch die Entscheidung eines Gerichtes zurückgegeben würde; daſs das Russische Embargo kein Capturfall sei, wenn man auch annehme, daſs eine Captur den Contract zwischen den Partheien getrennt haben würde.

Die Abwesenheit der Seeleute von dem Schiffe könne nicht eine Verwirkung der Gage nach sich ziehen, weil die Abwesenheit unwillkührlich und von höherer Hand, von der Russischen Regierung, bewirkt sei. Wenn dieses auch zweifelhaft sei, so hätten die Capitaine doch den ursprünglichen Häuercontract als vorhanden angesehen, indem sie die Matrosen wieder an Bord genommen hätten, ohne neue Contracte zu machen.

Verlängert sich die Reise, so wird der Sold der Matrosen, die sich für die Reise überhaupt verdungen hatten, nach Verhältniſs dieser Verlängerung erhöhet *).

*) Code de commerce. §. 255.

Das Dänische Gesetz sagt *): daſs, wenn die Reise durch eine andere Bestimmung verlängert wird, der Lohn der Leute, die dem Schiffer bei Strafe von 50 Loth Silber zu folgen verbunden sind, verbessert werden soll.

Das Consulat erlaubt in einigen Fällen, daſs sie sich widersetzen können dem Schiffer zu folgen, wenn er andere Matrosen bekommen kann **). Setzt aber hinzu, wenn die Reise wegen Zufälle und Verhinderung, abseiten der Regierung, verändert wird, daſs sie gegen eine Verbesserung des Lohnes, dem Capitain zu folgen gehalten sind.

Falls sie für die Reise bedungen sind, und der Schiffer auf Speculation irgendwo überwintert ***); so gebührt ihnen Gehaltsvermehrung. Das Wisbysche Seerecht gab ihnen den vierten Theil des Liegegeldes, wenn der Capitain Liegegeld erhielt, und die Matrosen für die Reise bedungen waren ****).

Wenn ein Schiffer früher löscht als in dem Hafen der Bestimmung; so ist, nach dem Dänischen Seerechte, die für die Reise bedungene Häuer verdient, und wenn er Ballast einnimmt und damit nach dem ursprünglichen

*) 4 — 1 — 22.

**) 141.

***) Preuſsisches Seerecht. §. 1586.

****) Wisbysches Seerecht. 34.
Schwedisches Seerecht. 3 — 7.

Bestimmungshafen abgehen will; so muſs er den Leuten dafür eine billige Vergütung geben *).

Es ist nach dem Dänischen Seerechte einerlei, ob der Capitain, der die Mannschaft engagirt hat, oder ein anderer an seiner Stelle, die engagirte Reise antritt; die Mannschaft ist dennoch gehalten zu folgen **).

Wird das Schiff an einem Orte gelöscht der näher liegt als der in dem Befrachtungscontract ausgedrückte ursprüngliche Bestimmungsort; so erleiden die Matrosen deswegen keinen Abzug.

Sind sie für einen bestimmten Antheil an dem Gewinn, den sich der Schiffsherr von der Reise versprach, oder für einen gewissen Antheil an den Frachtgeldern, gedungen; so gebühret ihnen weder Entschädigung noch Tagelohn für den Rückgang, den Aufschub oder die Verlängerung der Reise, die von höherer Gewalt herrührten.

Ist die Reise auf Veranlassung der Befrachter rückgängig gemacht, aufgeschoben oder verlängert worden; so hat das Schiffsvolk einen Antheil an der Entschädigung, die dem Schiffe zuerkannt wird.

Diese Entschädigung wird unter die Eigenthümer des Schiffes und die Schiffsmannschaft, nach eben dem Verhältnisse vertheilt, nach welchem man die Fracht vertheilt haben würde.

*) 4 — 1 — 23.
**) 4 — 1 — 33.

Rührt das Hindernifs von dem Schiffscapitain oder den Rhedern her; so sind diese zu der Entschädigung verbunden, welche dem Schiffsvolke gebührt.

Wird das Schiff genommen, scheitert es und wird zertrümmert, so dafs Schiff und Waaren gänzlich zu Grunde gehen; so können die Matrosen keine Gage fordern.

Sie sind aber nicht schuldig, dasjenige zurückzugeben, was ihnen auf ihren Gehalt vorgestreckt worden.

Hat man einen Theil des Schiffes gerettet; so erhalten die Matrosen, sie mögen für die Reise überhaupt oder monatsweise gedungen seyn, ihre Zahlung aus den Trümmern des Schiffes die sie gerettet haben.

Reichen die Schiffstrümmer nicht hin, oder sind nur Waaren gerettet worden, so werden sie subsidiarisch aus der Fracht für ihre Gage befriediget.

Matrosen, die für einen bestimmten Antheil an den Frachtgeldern gedungen sind, erhalten ihren Sold nur aus der Fracht, nach Verhältnifs derjenigen, welche dem Schiffscapitain zu Theil wird.

Auf welche Weise sich auch die Matrosen verdungen haben mögen, so erhalten sie immer ihre Zahlung für die Tage, die sie zugebracht haben, um die Trümmer des gescheiterten Schiffes und die hiebei verlorenen Effecten zu retten *).

*) Code de commerce. §. 256. 57. 58. 59. 60 u. 61.

Nach dem Dänischen, Schwedischen und Hanseatischen Seegesetze sollen die Schiffsleute, welche bergen, einen billigen Lohn dafür haben *). Ist aber über den Berglohn von dem Geretteten nichts übrig, so ist die rückständige Häuer nicht zu fordern **).

Wird der Matrose während der Reise krank, oder im Dienste des Schiffes verwundet; so erhält er auf Schiffskosten seine Gage, und wird auf eben diese Kosten behandelt und geheilt ***).

Das Dänische Seerecht disponirt eben dasselbe ****). Andere Seegesetze enthalten ähnliche Dispositionen, doch finden Ausnahmen bei beständigen Seekrankheiten Statt †), und bei venerischen Krankheiten, bei welchen, nach dem Schwedischen ††) Seegesetze, der Schiffer das Recht hat, den Kranken an das nächst bewohnte Land zu setzen, und bloſs verpflichtet ist ihm das zu geben, was er verdient hat. Etwas Aehnliches disponirt das Preuſsische Seerecht, in Hinsicht aller selbstverschuldeten Krankheiten †††).

*) Dänisches Seerecht. 4 — 4 — 1.
Schwedisches Seerecht. 5 — 2.
Hanseatisches Seerecht. 9 — 5.

**) Dänisches Seerecht. 4 — 4 — 8.
Schwedisches Seerecht. 5 — 2.

***) Code de commerce. §. 262.

****) 4 — 1 — 31.

†) Kuricke ad 2. Tit. 14.

††) 1 — 5.

†††) §. 1558.

Der Matrose wird auf Kosten des Schiffes behandelt und geheilt, wenn er in einem Gefechte gegen die Feinde oder Seeräuber verwundet worden *).

Das Schwedische **), Hanseatische ***) und andere Seerechte verfügen eben so, wie solches denn auch in der Natur der Sache liegt.

Wird ein Matrose, der sich ohne Erlaubnifs vom Schiffe entfernt hatte, auf dem Lande verwundet; so fallen die Kosten seiner Heilung und Behandlung ihm zur Last; der Schiffscapitain kann ihn sogar entlassen.

In diesem Falle wird ihm die Gage nur nach Verhältnifs der Zeit gezahlt, während welcher er gedient hat ****).

Das Schwedische Seerecht setzt hinzu: dafs, wenn er Geld auf die Hand bekommen, und die Verwundung vor der Abreise geschieht, er gehalten ist, solches herauszugeben, und dasjenige zu vergüten, welches etwa sein Stellvertreter mehr an Lohn erhält †).

Stirbt ein Matrose während der Reise, und er hat sich monatsweise verdungen, so gebührt seinen Erben der Lohn bis zum Tage seines Absterbens.

*) Code de commerce. §. 263.

**) 1 — 14.

***) 14 — 1.

****) Code de commerce. §. 264.

†) 1 — 14.

Hatte er sich für die Reise überhaupt verdungen; so gebührt den Erben die Hälfte seines Lohnes, wenn er auf der Hinreise oder in dem Hafen gestorben, wohin das Schiff bestimmt war.

Ihnen gebührt der ganze Lohn, wenn er auf der Rückreise gestorben ist.

Hatte der Matrose sich für einen Antheil am Gewinn oder an der Fracht verdungen; so gebührt seinen Erben der Sold für die ganze Reise, wofern das Schiff glücklich in den Hafen einläuft *).

Das Consulat **) sagt: Stirbt der Matrose, der für die Reise bedungen war, vor Antritt derselben; so erhalten seine Erben ein Viertel der Gage; stirbt er nach angetretener Reise, die Hälfte: (ist er auf der Retourreise, sagen andere Gesetze ***), das Ganze, und seine Führung; ohne Fracht bezahlen zu dürfen, sagt das Dänische ****) Gesetz; welches verordnet, daſs, wenn der Matrose auf der Hinreise stirbt, für die Führung halbe Fracht zu bezahlen sei.) Hat er alles voraus bezahlt bekommen, so behalten es seine Erben. Ist er monatsweise gehäuert, so bekommen die Erben nur die verdiente Gage.

*) Code de commerce. §. 265.

**) 126.

***) Schwedisches Seerecht. 1 — 12.
Preuſsisches Seerecht. §. 1562.

****) Dänisches Seerecht. 4 — 1 — 31.

Ein Matrose der auf dem Schiffe genommen und in die Sclaverei geführt worden ist, hat seines Lösegeldes halber, von dem Schiffscapitain, den Eigenthümern des Schiffes oder den Befrachtern, nichts zu fordern.

Seine Gage wird ihm bis zu dem Tage gezahlt, wo er gefangen und in die Sclaverei geführt wurde.

Wenn der Matrose, der genommen und in Sclaverei geführt wurde, im Dienste des Schiffes irgend wohin zur See beordert, oder ans Land geschickt worden; so hat er ein Recht auf die ganze Zahlung seiner Gage.

Er ist befugt eine Entschädigung für sein Lösegeld zu fordern, wenn das Schiff glücklich anlanget.

Zu der Entschädigung sind die Eigenthümer des Schiffes verbunden, wenn der Matrose auf die See oder ans Land, zum Dienste des Schiffes abgeschickt war.

Die Entschädigung haben die Eigenthümer des Schiffes und der Ladung zu leisten, wenn der Matrose, zum Besten des Schiffes und der Ladung, auf die See oder ans Land abgeschickt war.

Der Betrag der Entschädigung ist auf 600 Franken festgesetzt.

Die Beitreibung und Verwendung dieser Summe soll in der Form geschehen, welche von der Regierung in einer auf die Loskaufung der Gefangenen sich beziehenden Verordnung, bestimmt wird *).

*) Code de commerce. §. 266. 267. 268 u. 269.

Das Consulat sagt *): Daſs der Schiffer den Matrosen, den er ausgeschickt hat und der gefangen genommen wird, loszukaufen habe.

Heutiges Tages sind in allen Staaten von der Regierung Anstalten zum Loskaufen der Gefangenen getroffen, und Cassen zu dem Ende eingerichtet, die in den verschiedenen Staaten, aus verschiedenen Quellen Zuflüsse haben **).

Diese Einrichtungen bedürfen aber einer Revision von Zeit zu Zeit. Herr Jackson hat in seiner Reise nach Marocco, bei der Gelegenheit, daſs er von Mogadore spricht, bemerkt, wie viele Christen dadurch verloren gehen, daſs nicht Fonds an Ort und Stelle sind, indem sie wegen Mangel derselben, in das Innere von Afrika geführt werden und nie zurückkommen, noch losgekauft werden können.

Jeder Matrose, welcher beweiset, daſs er ohne hinlängliche Ursache entlassen worden, hat das Recht, von dem Capitain Entschädigung zu fordern.

Die Entschädigung ist auf ein Drittel der Gage bestimmt, wenn der Matrose vor angetretener Reise entlassen worden.

Sie besteht in Zahlung der ganzen Gage und der Kosten der Rückreise, wenn die Entlassung während der Reise erfolgt ist.

*) 179.

**) Hamburgische Sclavenordnung von Langenbeck.

In keinem der eben angeführten Fälle kann der Capitain den Betrag der Entschädigung, von den Eigenthümern des Schiffes zurückfordern.

Dem Matrosen gebührt keine Entschädigung, wenn er vor dem Abschlufs der Musterrolle entlassen worden.

In keinem Falle darf der Capitain einen Matrosen in fremden Ländern entlassen *).

Das Hanseatische Seerecht sagt **): Gäbe aber ein Schiffsmann seinem Schiffer auf der Reise, da er erst löscht oder anderwärts ladet, ohne redliche und kundbare Ursache Urlaub; so soll er ihm die volle Häuer zu bezahlen schuldig seyn.

Nach dem Consulat der See ***) konnte ein Matrose wegen Diebstal, Kezerei, Meineid und fünfmaligen Ungehorsam gegen den Steuermann, überall entlassen werden. Ist keine dieser Ursachen vorhanden, so sagt dasselbe ****): Dafs der Matrose, der für die Reise bedungen ist, seinen vollen Lohn haben solle, und derjenige der auf Discretion fährt, dasjenige, welches er nach dem Eide des Steuermanns und des Schiffsschreibers, verdient haben würde. Der Capitain mufs ihm überdies Gelegenheit verschaffen zu Hause zu

*) Code de commerce. §. 270.

**) 3 — 7.

***) 122.

****) 164.

kommen, oder sich darüber mit ihm vergleichen. Eben dies soll eintreten, wenn das Schiff aufser Landes verkauft wird *).

Das Abdanken der Matrosen aufser Landes, ist fast in allen Gesetzen verboten. Eine bessere Beurtheilung über die Entlassung, als in folgender Entscheidung, findet man nicht leicht.

Der Steuermann Robinet war wegen Dienstnachlässigkeit, Trunkfälligkeit, Ungehorsam und Unfähigkeit vom Borde des Ostindienfahrers Exeter, auf der Rückreise in Ostindien entlassen. Die Grundsätze die Sir Wm. Scott über diesen Punct äufserte, verdienen die Richtschnur bei allen Entscheidungen ähnlicher Art zu seyn.

Was die Nachlässigkeit betrifft, sagte er **), so wird es nicht nothwendig seyn zu beweisen, dafs es zu beständiger Unachtsamkeit der gewöhnlichen Pflichten seines Postens, die das Schiff Gefahren aussetzt, gekommen sei, denn der Seemann hat sich verpflichtet, nicht nachlässig zu seyn. — Trunkenheit am Borde eines Schiffes ist ein Vergehen, welches vorzüglich auf Schiffen schädlich ist, woselbst die nüchterne und wachsame Aufmerksamkeit jedes Mannes, und vorzüglich der Officiere erforderlich ist. Zu gleicher Zeit kann das

*) 148.
Dänisches Seerecht. 4 — 1 — 33.
Hamburgisches Seerecht. 2 — 14. 15.

**) Robinson. 2 — 264.

Gericht nicht gänzlich vergessen, daſs bei einer Lebensart, welche vorzüglich harten Gefahren und Anstrengungen ausgesetzt ist, für Zeiten der Ausruhung einige Nachsicht und Erfrischung zugestanden werden muſs, die bei Leuten dieser Art in grobem Vergnügen gesucht wird, und daſs daher der Beweis eines Actes von Unmäſsigkeit am Lande, kein conclusiver Beweis von Unfähigkeit für Schiffsdienste ist.

Was Ungehorsam gegen gesetzliche Befehle betrifft; so ist dies ein Vergehen der gröbsten Art. Das Gericht wird in hohem Grade aufmerksam seyn, Disciplin und Subordination am Borde eines Schiffes, welche so unumgänglich nothwendig für die Erhaltung des ganzen Dienstes und jeder dabei interessirten Person ist, zu beschützen. Ein herrischer und harter Ton und eine übertriebene Art in Ausübung der Gewalt, wird von dem Gerichte nie für einen Grund gehalten werden, Widerstand zu rechtfertigen. Es wird nicht hinreichend seyn, daſs ein Mangel der Höflichkeit und Aufmerksamkeit, welche bei anderen Gelegenheiten gewöhnlich ist, und die bei jeder Ausübung der Auctorität wünschenswerth wäre, eintrete. Die Natur des Dienstes erfordert, daſs Personen, die sich darauf einlassen, sich in die Umstände fügen die damit verknüpft sind, und diese Umstände sind nicht selten dringend, und erwecken heftige Empfindungen, die ihren Ausweg in starken Ausdrücken und heftigem Benehmen finden. Personen, welche dieser Art Auctorität unterworfen sind, müssen nicht launisch seyn, und den Mangel

eines formellen und ceremonieusen Betragens übel nehmen.

Aus diesen Gründen würde das Gericht der Meinung seyn; daſs die gehörig erwiesene Beschwerde des Ungehorsams von der Natur sei, eine Entlassung zu rechtfertigen, wenn auch von Seiten des Untergebenen dargethan würde, daſs ihm weniger Höflichkeit bezeigt sei, als einen Anstand des Gehorsamleistens in anderen Lagen entschuldigen würde.

Der Richter fand alle Klagen ungegründet, und äuſserte über die gerichtliche Faveur der Matrosen, die nach des Beklagten Behauptung nicht auf Schiffsofficiere ausgedehnt werden könnte: „Es sind andere Gründe, „die gleiche Aufmerksamkeit für Schiffsofficiere fordern, da ein, ihrem Character zugefügtes Unrecht, „von weiterer Ausdehnung und von viel ernsthafteren „Folgen ist. Hat man Matrosen in einem Dienste Unrecht gethan; so können sie leicht einen anderen finden, und der Matrose kann Matrose bis ans Ende seines Lebens bleiben, da man nicht genau nach ihrem „persönlichen Character fragt. Ist aber ein Officier „wegen Untauglichkeit entlassen; so wird er nicht „leicht eine andere Stelle finden, und er ist in „Gefahr, nicht bloſs seine gegenwärtige Beschäftigung aufgeben zu müssen, sondern vorzüglich die „Aussichten auf Erhöhung zu verlieren, die ihm „bei seinen früheren Arbeiten sich eröfnet haben, „und welche die schätzbarsten Früchte seines Dienstlebens gewesen sind.“

Das Schiff und die Frachtgelder haften, als besonderes Unterpfand, für die Zahlung der Gage der Matrosen. Dies besagen auch die Ordenanza de Bilbao *) und die Portugiesischen Gesetze **).

Die Verfügungen, welche sich auf das Miethgeld, die Heilung und Loskaufung der Matrosen beziehen, sind insgesammt auf die Officiere und die ganze Schiffsmannschaft anwendbar ***).

Das Consulat der See ****) enthält die Disposition des 271sten §. mit dem Zusatz: dafs, wenn auch nur ein Nagel übrig wäre, so solle derselbe zur Bezahlung des Lohns der Matrosen dienen, ohne dafs einer, der auf das Schiff Geld geliehen hätte, oder sonst jemand etwas dawider haben könnte.

Auch in England wird die Gage der Matrosen, bei einer Concurrenz, allem anderen vorgezogen, nach demselben Grundsatz, nach welchem der jüngere Bodmereibrief dem älteren vorgezogen wird, weil die Arbeit der Seeleute ein Schiff nach dem Hafen bringt und allen anderen Leuten Gelegenheit verschafft, ihre Ansprüche daran geltend zu machen †).

Der Grund, warum die Gesetze den Matrosen eine so vollkommene Entschädigung zugestehen, ist

*) 24 — 100.

**) Pereira in Decisionibus Portugal. Pag. 45.

***) Code de commerce. §. 271 u. 272.

****) 135.

†) Robinsons Reports. 2 — 232.

mit darin zu suchen, daſs sie durch die Möglichkeit des Schiffbruches während einer so langen Zeit, jeden Augenblick in Gefahr sind, ihre ganze Gage zu verlieren.

In Schweden muſs jeder Matrose, ehe er seine erste Reise antritt, einen Eid der Treue gegen den König und auf die Seegesetze leisten *).

Wird ein Matrose von einem Kaufmannsschiffe für den Staatsdienst in England gepreſst; so erhält er seine verdiente Gage, und in einem Falle, daſs ein Matrose sich auf einen Kaper auf bestimmte Zeit, bei Verlust seines Prisenantheils verdungen hatte, wurde ihm, da er vor Ablauf der Zeit gepreſst wurde, in der Sache Paul c. Eden, sein Antheil an den Prisen die er mit gemacht hatte, zuerkannt **).

In England herrscht bis jetzt, nach Abbott, noch gerichtliche Unbestimmtheit darüber, wie es bei Sterbefällen der Matrosen gehalten werden solle, wenn sie für die Reise gemiethet sind ***).

Da in England angenommen ist, daſs die Fracht die Mutter der Gage ist; so ist entschieden, daſs, wenn ein Schiff für die ausgehende und Zuhausereise befrachtet, und die Matrosen dafür gemiethet sind, auf den Fall, daſs die ausgehende Ladung abgeliefert, und die

*) Flintbergs Commentar ad Cap. 1. Pag. 6 in Hagemeisters Uebersetzung.

**) Abbott. Pag. 395.

***) l. c. Pag. 398.

Fracht dafür fällig ist, die Gage der Matrosen, für die Hinreise, verfallen sei, wenn auch das Schiff auf der Rückreise untergeht; auch in dem Falle, daſs Vorschuſs auf die Fracht geschehen war, ist den Matrosen, nach Verhältniſs der Fracht, Gage zu erkannt *).

Nach einer Parlamentsacte darf ein Englischer Capitain auſserhalb Landes einem Matrosen nicht über die Hälfte seiner verdienten Gage vorschieſsen oder ausbezahlen, bei Strafe, dem Angeber davon in England das Zwiefache bezahlen zu müssen **).

In dem Falle, daſs für die Matrosen Ranzion bezahlt ist, müssen sie einen Theil ihrer Gage zu derselben bezahlen, nach Art eines anderen Havarie grosse Falles, so wie sie auch, wenn Schiffe genommen und wieder genommen werden, zu dem Berglohne beizusteuern haben; aber in einem Falle, in welchem ein Schiff auf der Reise von Newcastle nach London genommen, ein Matrose von dem Captor nach Frankreich gesandt, und das Schiff nach seiner Entfernung wieder genommen wurde, und seine Reise endigte, sprach Sir Wm. Scott dem Matrosen, der nachmals seine Gage forderte, solche ab, weil er nicht am Borde geblieben, sondern ein Stellvertreter für ihn angeschafft war, indem, wie der Richter äuſserte, nichts bestimmter abgemacht sei, als daſs der Act der feindlichen Captur alle frühere Rechte und alles Interesse der Art zerstöhre. Man sagt dagegen,

*) l. c. Pag. 399.

**) Abbott. Pag. 405.

führ er fort, daſs die Wiedernahme das frühere Interesse wieder aufwecke. In diesem Falle ist aber ein Umstand, der eine wesentliche Unterscheidung macht, dieser nämlich, daſs der Reclamant nicht am Borde bei der Recaptur war *).

Nach einer Englischen Parlamentsacte hat ein Capitain von allen Strafabzügen, die er von der Gage der Matrosen machen darf, ein Buch zu halten, welches er und zwei, oder mehrere, seiner Officiere zu unterschreiben haben, und nur erst dann, wenn die Abzüge in dieses Buch eingetragen sind, ist er berechtigt sie zu machen **).

Wer das Schiff nicht mit gegen Seeräuber vertheidigt, verliert in England auch seine Gage ***).

In England haben die Kings-Bench und die Admiralität die Entscheidung über alle Streitsachen, welche die Gage der Matrosen betreffen; Letztere, wenn das Schiff der Gage wegen in Anspruch genommen werden kann. Die Grenzen dieser beiden verschiedenen Jurisdictionen, sind nicht genau bestimmt ****).

Eine Klage, welche bei der Admiralität angestellt werden kann, verjährt in der Regel in

*) Robinson. 4 — 145.

**) Abbott. Pag. 416.

***) 22 et 23. Car. 2. Cap. 2. Sect. 7.

****) Abbott. Pag. 428.

6 Jahren, und im Falle gültiger Ehehaften, in 12 Jahren.

Scheitert ein Schiff, so wurde nach einem alten Seerechte ein angefangener Monat für einen vollen gerechnet, falls die Häuer bezahlt werden konnte.

Für tapfere Vertheidigung des Schiffes gegen Seeräuber, besagt das Russische Seerecht, daſs diejenigen, welche sie leisten, gleich den Matrosen auf Kriegsschiffen, eine Belohnung genieſsen sollen *). In Hamburg gleichfalls **).

Unter allen gerichtlichen Verfahrungsarten, in Sachen zwischen Rhedern und Capitainen, oder Schiffsleuten, oder zwischen Letzteren und ihren Capitainen, so wie zwischen ihnen und den Lootsen oder Bergern, ist das Altonaer Gesetz vom 16ten April 1777 das zweckmäſsigste. Es befiehlt, daſs solche Sachen in einem Termin zu Ende zu bringen sind, und wenn die ordentliche Session dazu nicht hinreicht, das Gericht sich auſserordentlich zu versammlen habe; daſs nur eine mündliche Verhandlung darin Statt finden, nur Dilation auf zu bescheinigende Ursachen ertheilt werden könne; daſs nur das Rechtsmittel der Supplication an das Appellationsgericht darin Statt finden dürfe, daſs solches bei Gagesachen innerhalb

*) Russisches Seerecht. 113.

**) Langenbeck. Pag. 101.

3 Tagen, bei anderen innerhalb 8 Tagen prosequirt, und nur kurze Fristen zur Fortsetzung desselben ertheilt werden sollen; daſs, wenn von Gagebezahlung an Matrosen die Rede ist, selbst das Rechtsmittel der Supplication keine suspensive Wirkung haben solle, falls die Matrosen Caution de in eventu restituendo, d. h. dafür leisten, wenn das Urtheil abgeändert werden sollte, das Erhobene wieder auszukehren.

Nichts ist trauriger, als daſs die Matrosen den sauren Verdienst ihrer Seereisen so leichtsinnig vergeuden. Sie geben ihn in den Seehäfen gewöhnlich ihren Schlafwirthen in Verwahrung, die ihnen, (es giebt indeſs viele Ausnahmen) zumal wenn die Matrosen nicht schreiben können, die Rechnung, wie man sprüchwörtlich zu sagen pflegt, mit dreidoppelter Kreide darüber machen und den Matrosen nicht selten Anleitung geben, ihr Geld bei öffentlichen Frauenzimmern zu verschleudern. Gewöhnlich sind sie wegen ihrer Kleidung beständig in Schulden bei diesen Schlafwirthen, und gewissermaſsen dadurch ihre beständigen Leibeigenen. Ein Matrose mag auch noch so gute Vorsätze haben, so geht doch sein ganzer Verdienst verloren, wenn er einmal in die Hände eines Schlafwirthes gerathen ist, der ihn nicht ehrlich behandelt. Deshalb wäre es gut, wenn allenthalben Privatinstitute wären, (öffentliche sind wegen der Kriegsunfälle für den Sparpfenning der Armuth zu unsicher) wie z. B. in

Altona *), bei welchen Seefahrer Summen von 25 bis 500 Mk. zinsbar belegen könnten, die dieses Geld wieder mit höheren Zinsen auf sichere Hypotheken in gröſseren Summen unterzubringen, und dem Publicum vierteljährig davon Rechenschaft zu geben hätten. Die Matrosen müſsten zu jeder Zeit, ohne Kündigung, gegen Einlassung der Zinsen des letzten Quartals, ihr Geld, wie in Altona, zurückerhalten können. Der Schout, oder wer sonst die Gage bezahlt, müſste einen gedruckten Plan solcher Anstalten, mit einer Ansprache in Benjamin Franklins Manier über Sparsamkeit an die Handwerker, den Matrosen bei der Ablohnung, ehe sie zu ihren Schlafbaasen zurückgekehrt wären, bekannt machen. Da bei Sterbefällen von Matrosen, zumal auf Staatsschiffen, in England und in andern Ländern, so groſse Summen für die Erben verloren gehen, weil sie das Absterben gar nicht erfahren, oder auch ihre gerichtliche Einrufung so viele Kosten veranlaſst; so müſste jeder Matrose, bei jeder Reise genau die Namen und den Wohnort seiner präsumtiven Erben aufgeben, die bei demjenigen, der sein Engagement

*) Der Verfasser machte dem Unterstützungs-Institute für arme Handwerker in Altona, in einer Bittschrift, die er für Dienstboten einreichte, ihnen ihren Sparpfenning aufzuheben, den Vorschlag, eine Sparcasse für Dienstboten, Seefahrer u. s. w. zu errichten, die auch gestiftet wurde, in welcher jetzt über 60,000 Rthlr. in kleinen Summen, die ohne Loskündigung zurückgefordert werden können, zu 3 pCt. belegt sind, und die ungeachtet der Einführung des Reichsbankgeldes, fortwährend in Silber ihre Zinsen und Capitalien bezahlt hat.

beschaffte, zu Protocoll zu nehmen wären, um bei einem Todesfalle, ohne viele Kosten, das Nöthige den Erben anzeigen zu können.

Nach der Ordenanza de Bilbao haben die Capitaine nach ihrer Zurückkunft Rechenschaft von ihrer Mannschaft abzulegen *), und diejenigen welche am Borde sind, in 8 Tagen nach geschehener Löschung abzulohnen **).

*) 24 — 70.

**) 24 — 66.

Drittes Capitel.

Reisepapiere, in Rücksicht der Mannschaft.

Literatur.

Code des Prises et du Commerce de Terre et de Mer, par Dufriche Foulaines. à Paris 1804. 2 T.

Dieses Werk, so wie der 2te Theil des Handbuches des Seerechtes, enthalten die in Hinsicht dieses Capitels wichtigen Französischen Entscheidungen über die Musterrolle, die einzeln in der Staatsdruckerei in Paris erschienen sind, und von denen der Präsident des Prisenconseils dem Verfasser eine vollständige Sammlung zustellen liefs.

Diese bestehen:

1. In dem Häuercontracte zwischen dem Capitain und der Mannschaft. Wir haben davon oben gehandelt.

Er ist das Gesetz der Partheien, insofern Bestimmungen darin enthalten sind. In prisenrechtlicher Hinsicht ist er ohne Wichtigkeit, nur haben Französische Gerichte, in den Revolutionszeiten, ihn häufig mit der Musterrolle verwechselt, da sie

in Frankreich fast immer identisch sind *). Die Capitaine können nicht aufmerksam genug seyn, solchen Verwechselungen zuvorzukommen.

2. In der Musterrolle.

Diese ist die obrigkeitlich attestirte Liste der Schiffsmannschaft, welche die Nationalität derselben beurkundet. Die Französischen Musterrollen enthalten die Namen, Vornamen und Wohnorte des Capitains, der Officiere, der Matrosen, der Halbbefahrenen und der Schiffsjungen, mit ihren Signalements, dem Belauf ihrer Gage, desjenigen, welches ihnen auf die Hand gegeben ist, und der Abzüge davon. Die Passagiere und diejenigen, welche nach den Inseln übergehen, sind genau darauf zu bemerken **).

In dem Französichen Prisenrechte werden, in Hinsicht derselben, für gute Prisen erklärt, „alle fremde Schiffe auf welchen ein Supercargo, Commis oder Oberofficier von einem feindlichen Lande sich befindet, oder deren Equipage über den dritten Theil aus feindlichen Unterthanen besteht, oder welche keine Equipagerolle am Borde haben, die von den öffentlichen Beamten der neutralen Orte, wovon die Schiffe abgegangen sind, aufgemacht ist.“

„Wollen Se. Majestät in den Anordnungen des vorhergehenden Artikels die Schiffe nicht mit verstanden wissen,

*) Le nouveau Valin par Laporte. Pag. 139.

**) Commentaire de Valin. T. 1. Pag. 402.

deren Capitaine oder Schiffer, durch Acten welche sich am Borde befinden, es justificiren, daſs sie genöthiget gewesen sind Oberofficiere oder Matrosen in den Häfen, wo sie angelaufen, anzunehmen, um die Stellen derjenigen aus dem neutralen Lande zu ersetzen, welche auf der Reise gestorben sind *)."

In der Regel enthält dies Papier auf Nordischen Schiffen nur die Schiffsmannschaft, bei weiten Reisen aber auch die Namen und die Nationalität der Passagiere am Borde. Lootsen, wenn sie auch einen Theil der Reise mitmachen, z. B. von der Elbe bis nach Dover, kommen gewöhnlich erst beim Abgang des Schiffes an Bord, und werden nicht immer, wie schon bemerkt worden ist, in der Musterrolle aufgeführt. Sie haben sich durch ihre Lootszeichen, Patente oder Pässe zu legitimiren. Da nach dem conventionellen Völkerrechte, selbst ein Drittel der Matrosen am Borde eines neutralen Schiffes, feindlicher Herkunft seyn kann; so ist die Auskunft der Musterrolle über einige Matrosen mehr oder weniger am Borde, irrelevant. Keine Nation denkt über die Musterrolle liberaler, als die Englische, und keine strenger, als die Französische. Die Französische Heischung, daſs sie am neutralen Abgangshafen von der Obrigkeit attestirt werden, ist oft unthunlich, weil die Mannschaft an einem anderen Orte engagirt wird, als woselbst das Schiff liegt, beladen und bemannt wird. Nur in groſsen Häfen findet man zu jeder Zeit Matrosen genug, um eine Auswahl zu treffen. Man muſs sich

*) Reglement von 1778. Art. 9 u. 10.

indefs so viel möglich nach dem Französischen Rechte richten, um keinen Schaden zu leiden, und man würde vielleicht aus dem Gesetze selbst demonstriren können, da die Gesetze den Plural „des lieux de départ“ und nicht den Singular enthalten, dafs es irrelevant sei, wenn die Musterrolle nicht gerade in dem ersten Abgangshafen ausgestellt wurde, sondern dort, woselbst die Mannschaft an Bord gekommen war.

Das Amerikanische Schiff Républicain *), Capitain Simpson, hatte auf einer Reise von Baltimore nach Falmouth dieselbe Mannschaft am Borde, die es auf einer kurz vorher gemachten Reise von Baltimore nach Rotterdam gehabt hatte, und fuhr deshalb mit der Musterrolle der vorherigen Reise. Indem Herr Portalis auf die Condemnation im Prisenconseil antrug, sagte er:

„Man kann zweimal für zwei verschiedene Reisen von einem und demselben Orte abgehen, aber jede Reise setzt eine Abreise in verschiedenen Zeitperioden voraus, und jede Reise setzt auch ein neues Engagement von Seiten der Mannschaft, woraus die Equipage besteht, voraus. Demnach erfordert jede Reise eine, von dem öffentlichen Beamten des Abreiseortes ausgestellte, Musterrolle. Dies ist der Geist und der Buchstabe der gesetzlichen Verfügung.“

Der geringste Umstand, der bei der Musterrolle unregelmäfsig ist, erregt bei den Franzosen Verdachtsgründe,

*) Handbuch des practischen Seerechtes. 2r Bd. Pag. 321.

und man mögte sagen, dafs sie das Sanctum Sanctorum der Schiffspapiere sei. So schlimm ist es, wenn die Ausübung der Gerechtigkeit nicht von dem Wesen der Sache, sondern von der Form abhängt. Bei dem Dänischen Schiffe Brothers, Capitain Styhr *), hatte in Abwesenheit des neuen Capitains, der abgehende Capitain die Musterrolle für ihn unterzeichnet. Dies war einer der Condemnationsgründe des Französischen Consuls in Carthagena über dieses Schiff, den 7ten Pluviose im Jahre 6 der Französischen Republik. Capitain Malmberg, führend das Schwedische Schiff Kronprintsen **), hatte seine Musterrolle in London bei einer dortigen Anwesenheit producirt, der dortige Schwedische Consul hatte sein Visa darauf geschrieben. Bei späteren Frachtfahrten des Schiffes, hatte der Capitain das Wort London, bei der Visa, radirt, und Gothenburg dafür hingesetzt. Aus diesem und anderen solchen Gründen condemnirte der Französische Consul in Mallaga, den 11ten Pluviose im Jahre 7 der Französischen Republik, das Schiff. In Dänemark ist, leider! die höchst unvollkommene Einrichtung, dafs auf das gestempelte Papier die Jahreszahl gedruckt wird, und dafs, wenn man am Ende des Jahres mit demselben nicht auskommt, man schon Papier mit der Jahreszahl des künftigen Jahres gebraucht. Dies war der Fall bei der Musterrolle des für Königl. Dänische Rechnung fahrenden Schiffes Resolution gewesen ***). Der Französische

*) Handbuch des practischen Seerechtes. 2r Bd. Pag. 326.

**) l. c. Pag. 327.

***) l. c. Pag. 328.

Consul in Mallaga, der das Schiff condemnirte, sagte: Die Musterrolle ist ein geschmiedetes Document. Sie ist datirt, Altona den 2ten December 1797, und doch ist der Stempel des Papiers erst 1798 geschlagen.

Auch in Rücksicht auf Holländischen Stempel haben wir ähnliche Unregelmäfsigkeiten bemerkt, und die Capitaine haben, wenn sie Papiere mit so unregelmäfsigem Stempel nehmen müssen, sorgfältig darauf zu sehen, dafs die Ursache, warum der unregelmäfsige Stempel genommen werden mufste, auf dem Documente selbst obrigkeitlich attestirt werde.

Mufs ein Schiff nach dem Abgang von dem Orte woselbst es seine Reise angetreten, seine Equipage ändern, oder hat es beträchtliche Abänderungen, in Hinsicht seiner Equipage, auf der Rolle zu bemerken, und eine neue Musterrolle machen zu lassen; so mufs es die alte Musterrolle am Borde behalten. Nach diesem Princip wurde von dem Cassationstribunal, in der Sache des Dänischen Schiffes Phönix *), entschieden.

In der Sache des Preufsischen Schiffes Carolina Wilhelmina **), sagte Herr Portalis über die in Hamburg errichtete Musterrolle, in welcher Privatabänderungen gemacht waren, Folgendes:

„Es würde unnütz seyn, dafs die Reglements eine gehörig abgefafste Rolle gefordert hätten, wenn dieselbe

*) Handbuch 2. Pag. 334.

**) l. c. Pag. 337.

nachher willkührliche und dunkle Veränderungen, ohne Beipflichtung des öffentlichen Beamten, erleiden könnte. Die nicht approbirten Abänderungen, die man in einer solchen Acte, wie die Musterrolle ist, entdeckte, compromittiren die Legalität derselben, und machen ihre Glaubwürdigkeit verdächtig. Eine Acte an welcher gewisse Formen fehlen, ist bloſs irregulär; allein diejenige, welche auffallende und wesentliche Veränderungen darbietet, muſs für falsch erachtet werden. Die Rolle ist in Hamburg, statt in dem Abreiseort Stettin, verfertigt. Ich weiſs wohl, daſs wenn während der Reise Umstände den Capitain zwingen, eine andere Equipage zu nehmen, er dann verpflichtet ist, diese Veränderung durch öffentliche Beamte in irgend einem neutralen Hafen sanctioniren zu lassen; allein dann muſs er immer im Stande seyn, die ursprüngliche, in dem Abreisehafen errichtete, Musterrolle produciren zu können.

Eine Musterrolle kann mit mehr oder weniger Förmlichkeit errichtet werden. Sie kann durch andere Acten en règle und durch solche ergänzt werden, die geeignet sind, über die Menschen woraus die Equipage besteht, Gewiſsheit zu geben; allein, wenn diese Rolle ihrer Natur nach fehlerhaft ist, wenn sie willkührliche Veränderungen enthält, wenn sie durch keine andere positive Instructionen, über die am Borde befindlichen Leute ergänzt wird; so erheben sich alle Präsumptionen gegen den Genommenen, und diese Präsumptionen, die aus dem Gesetz entspringen, sind viel wichtiger als die willkührlichen Präsumptionen der Menschen.

Das Preufsische Schiff, Reysiger, Capitain Jürgens *), lag in Rotterdam zu einer Zeit, in welcher Holland mit Frankreich alliirt und Preufsen neutral war, engagirte daselbst eine Mannschaft, die dem Embdener Magistrat aufgegeben wurde, der darüber die Musterrolle ertheilte, die nachmals der Preufsische Consul in Rotterdam legalisirte. Herr Portalis erklärte dies, wie das Schiff von Franzosen aufgebracht ward, in seinem Referat über diese Sache, für hinreichend.

Die Capitaine haben darauf zu sehen, dafs diejenigen öffentlichen Beamten, welche die Papiere für sie ausfertigen, aufser ihren Namen, auch die Aemter die sie bekleiden, darunter bemerken. Für Ausfertigungen die im Lande selbst gebraucht werden, ist es nur zu gewöhnlich, dafs die Beamten blofs ihre Namen unterzeichnen, ohne Beifügung ihres Amtes. Das Dänische Schiff Constance **) wurde in Frankreich in der unteren Instanz, aufser anderen Gründen, darum condemnirt, weil derjenige Beamte, der die Musterrolle ausgefertiget, nirgends sein Amt darauf bemerkt hatte. Herr Portalis bemerkte aber im Prisenconseil Folgendes:

„Was schadet es, dafs die Musterrolle mit keinem öffentlichen oder Privatsiegel versehen ist? Diese Form ist nicht durch die Reglements gefordert, welche sich darauf beschränken zu sagen, dafs die Equipagerolle von dem öffentlichen Beamten des Ortes, von dem die Schiffe

*) Handbuch 2. Pag. 341.

**) l. c. Pag. 344.

absegeln, zu errichten sei. Dies ist hier geschehen, und die Amtlichkeit des Beamten ist späterhin erwiesen."

Dafs es in Rücksicht Französischer Aufbringungen anzurathen sei, die Passagiere, zumal wenn sie während der Reise das Schiff wieder verlassen, auf der Musterrolle bemerken zu lassen, da die Französischen Localgesetze über Musterrollen dies vorschreiben, erhellet aus dem Referat in Hinsicht des Altonaer Schiffes Wilhelmsburg *):

„Die Gesetze und Reglements, heifst es darin, wollen auf gleiche Weise, dafs die Musterrolle, die Veränderung der Equipage und die Namen der Passagiere in die Rolle eingetragen enthalten solle. Die Dispositionen der Reglements sind in dieser Hinsicht sehr weise getroffen worden, um dem Betrug vorzubeugen, und überhaupt, um keine Feinde an Bord zu lassen, welche Schiff und Ladung dirigiren könnten."

Bei Ermangelung der Consuln wendet man sich während der Reise an die Ortsobrigkeit, um durch diese die Abänderungen der Musterrolle attestiren zu lassen.

Unter vielen hundert Englischen Entscheidungen, die uns in einer Reihe von 16 Jahren, geschrieben und gedruckt vorgekommen sind, befand

*) l. c. Pag. 344.

sich nicht eine einzige welche auf Fehler und Mängel der Musterrolle begründet war; dagegen aber haben wir wenige Französische Entscheidungen gesehen, in welchen die Musterrolle nicht zur Sprache kam. Staatsmänner, Beamte und Capitaine können daher auf dieses Document, in Rücksicht auf die Französischen Prisengerichte, nicht aufmerksam genug seyn.

Nach den bis jetzt bestehenden Gesetzen in Schweden und in Dänemark, mufs in Rücksicht der Equipage,

der Bürgerbrief des Capitains,

am Borde seyn.

In Altona und Hamburg bestehet dieser in der gedruckten Abschrift des Eides, den der Bürger geleistet hat, die ein Beamter der Stadt ohne Siegel attestirt. Wir haben oft gefunden, dafs bei Französischen Aufbringungen die Captoren die unzureichende Förmlichkeit dieser Acte getadelt haben, und es müfste einmal Grundsatz überall seyn, dafs alle Papiere die auf Seereisen gebraucht würden, mit Siegeln und anderen Formalitäten versehen würden, deren man bei Papieren, die im Inlande gebraucht werden, sich überhebt.

Viele Officiere pflegen auch ihre Taufscheine bei sich zu führen, und auf Amerikanischen Schiffen hat jeder von der Equipage, wegen des verwickelten

Streites zwischen den Engländern und Amerikanern, über die Nationalität der Matrosen, einen Beweis über seine Nationalität bei sich, den man Protection nennt. Ferner gehören hieher:

Der Paſs des Lootsen, oder sein Patent, wenn er auf einen Theil der Reise, z. B. nach dem Canal, mitgenommen ist; und auch

die Pässe der Passagiere.

Ein Capitain kann nicht aufmerksam genug darauf seyn, daſs diese Pässe nicht simulirt, daſs sie in gehöriger Ordnung sind, und wo möglich in Kriegszeiten, vorzüglich bei langen Reisen, nicht bloſs die Wohnhaftigkeit, sondern auch den Ursprung des Passagiers, z. B. die Worte: „Ein eingeborner Unterthan von N. N. oder seit so und so vielen Jahren Unterthan von N. N." enthalten, und daſs sie, wenn es angeht, von den Ministern der kriegführenden Mächte unterzeichnet sind. Und zuletzt noch

der, oder die Gesundheitspässe.

Diese müssen auf alle Personen am Borde gehen. Sie werden gewöhnlich von der Ortsobrigkeit des Abgangshafens ausgestellet, und sind in Quarantainehinsicht sehr wichtig. Nach einigen Quarantainegesetzen muſs, auſser dem Gesundheitspasse von der Ortsobrigkeit, auch noch ein Gesundheitspaſs von dem Consul desjenigen Landes, in welchem

der Bestimmungshafen liegt, am Borde seyn; so wird es wenigstens bei uns mit denjenigen Schiffen gehalten, die aus Amerika kommen. Der Capitain, der keinen Gesundheitspaſs hat, kann dadurch mit seinen Abladern und Versicherern in Verdrieſslichkeiten gerathen.

Dritter Abschnitt.

Von den Contracten, bei dem Gebrauch der Schiffe, und von den Ladungspapieren.

Einleitung.

Privatschiffe können zu einem mannigfaltigen Gebrauch vermiethet werden. Im Kriege, z. B. zu Kaperfahrten, zu Gefangen- und zu Hospitalschiffen; oder zu friedlichen Bestimmungen, z. B. zur Fischerei, zu Waarenbehältern, oder können Pacto antichretico, nach den Grundsätzen des Römischen Rechtes, als Pfand auf bestimmte Zeit dem Pfandleiher übergeben werden. Alle diese Arten der Benutzung machen Ausnahmen von der gewöhnlichen Vermiethung der Schiffe, die entweder in Rücksicht auf einzelne Theile, oder auf das ganze Schiff geschieht. Im Allgemeinen sind auf diese Art der Vermiethung die Grundsätze des allgemeinen Rechtes, über die Lehre von dem Miethcontract, anwendbar. Im Falle, dafs die Vermiethung an einzelne Personen geschieht, heifst dies gewöhnlich, mit

Stückgütern, im letzteren Falle, laut Certepartie befrachtet werden, das ganze Schiff wird entweder zu einer Reise oder Monatsweise vermiethet. Im letzteren Falle fängt die Zeit zu laufen an, wenn das Schiff unter Segel geht. Wir werden zuerst von der Stückgüter-Frachtfahrt, demnächst von der Befrachtung durch Certepartie handeln, und die Rechte und Pflichten auseinandersetzen, welche aus beiden Arten der Befrachtung fliefsen, und in dem vorigen Capitel nicht berührt sind, und demnächst in dem dritten Capitel von der Frachtbezahlung, und in dem vierten von den Ladungspapieren handeln.

Erstes Capitel.

Von der Stückgüterfahrt.

Literatur.

J. D. Blanck Diss. de literis recognitionis. Groningæ 1744.

J. D. Schlüter Dissertatio de traditione mercium per literas recognitionis. Trajecti ad Rhenum 1750.

G. Rentzel Dissertatio de literis recognitionis praesertim Duplicibus. Lugduni Batavorum 1754.

Die erste dieser Dissertationen beschäftiget sich mit der Untersuchung der Verschiedenheit des Connoissements von den andern Schiffspapieren und den Eigenheiten desselben. Die zweite mit der Behauptung, dafs die Einsendung des Connoissements eine symbolische Tradition sei. Die dritte mit der Widerlegung dieser Behauptung. Sämmtliche Dissertationen enthalten sehr viele brauchbare Bemerkungen, um die Verschiedenheit der Ansichten dieser Materie aufzufassen.

Wenn ein Schiff bestimmt ist, Stückgüter einzunehmen, so wird dies, seine Nationalität, zuweilen seine Bewaffnung, und der Ort, oder die Oerter, wohin es convoyirt oder unconvoyirt bestimmt ist, und die Zeit, wann es abgehen soll, und oft die Nationalität der Güter, die es einnehmen will, durch den für das Schiff angenommenen Makler, oder sonst durch öffentlichen Anschlag bekannt gemacht.

Bei einem Frachtfahrer sind die Rheder im Allgemeinen verbindlich für alles dasjenige, welches der Capitain in Hinsicht der gewöhnlichen Beschäftigung des Schiffes eingeht. Wer mit ihm contrahirt, hat zu Gunsten der Handlung, in England und in anderen Seeländern, eine zwiefache Remedur, die eine gegen den Capitain selbst, die andere gegen den Rheder, und es steht ihm frei zu wählen, und dabei heifst es in den Us et coutumes de la mer: Das Schiff ist der Waare, und die Waare dem Schiffe verhaftet *). Dies leidet indefs mehrere Ausnahmen. In der Sache Boucher c. Lawson, klagte der Kläger Portugiesisches Geld ein, welches er dem Capitain des Beklagten in Lissabon gegeben, um es nach London zu bringen, der es aber untergeschlagen hatte. Nach dem Gebrauche kam dem Capitain allein die Fracht von dergleichen Geldern zu. Das Schiff war nicht, um Frachtgüter einzunehmen, nach Lissabon gesandt, deshalb sprach der Richter den Beklagten frei, da er übrigens äufserte, es sei einerlei,

*) Clairac. Pag. 72.

ob der Capitain Monatsgage oder einen Theil der Miethe des Schiffes für sich empfange.

In dem Falle Ellis c. Turner *), brachte ein Frachtschiff Güter von Hull nach Stockwith und Gainsborough, welches etwas weiter als Stockwith liegt. Die Fracht war für beide Güter gleich. Auf früheren Reisen pflegten bisweilen Güter, die nach Stockwith sollten, dort gelöscht zu werden, ehe das Schiff nach Gainsborough ging, und bisweilen hatte man sie erst nach Gainsborough mitgenommen und sie, wenn man von Stockwith nach Hull zurückging, abgeliefert. Die zur Frage stehenden Güter waren dem Capitain ausdrücklich abgeliefert, um sie auf seinem Wege nach Gainsborough in Stockwith abzuliefern. Ohne Zustimmung seiner Rheder hatte der Capitain die Uebereinkunft getroffen, von denen er übrigens im Allgemeinen Befugniſs hatte, Güter auf Fracht für Stockwith und Gainsborough anzunehmen. Die Beklagten hatten vorher auf eine öffentliche Weise, so daſs es den Agenten der Kläger bekannt geworden war, angezeigt, daſs sie für keinen Verlust oder Schaden irgend einer Waare verantwortlich seyn wollten, wofern Schiffer und Mannschaft es nicht an der gehörigen Sorgfalt fehlen lieſsen, auf welchen Fall sie 10 pCt. auf den Verlust bezahlen wollten, falls diese Summe nicht den Werth des Schiffes überstiege, daſs sie für Extrafracht aber die Versicherung der Waaren übernehmen wollten. Für die zu

*) Abbott. Pag. 109.

Rede stehende Waare war keine Extrafracht stipulirt. Das Schiff nahm für die obschwebende Reise andere Güter für Stockwith ein, und langte dort glücklich an. Weil die zur Rede stehende Waare aber so tief gestauet war, so lieferte der Schiffer sie bei seiner Anwesenheit in Stockwith mit den anderen nicht ab, und verlor auf dem Wege, von Stockwith nach Gainsborough, sein Schiff, ohne dafs weder er, noch die Mannschaft, es an der gehörigen Sorgfalt fehlen liefsen, das Eigenthum zu erhalten, und die zu Rede stehende Waare wurde beschädiget. Das Gericht hielt den Rheder verantwortlich. Lord Kenyon sagte: Da das Schiff glücklich in Stockwith angelangt war, und die Waare daselbst hätte abliefern können, so ist die Klage begründet, denn, obgleich der Verlust durch das Misverhalten des Bedienten des Beklagten entstand, so ist er, als sein Herr, doch für diese seine Handlung verantwortlich, da Herren in denjenigen Stücken für die Handlungen ihrer Diener verantwortlich sind, welche die Pflichten, die sie ausüben, betreffen.

In dem Falle Rinquist c. Ditchell, hatte der Capitain einen Makler gebraucht, um das Schiff als einen Frachtfahrer anzukündigen, worin dieser sagte, dafs das Schiff von dem Rendezvous-Platze mit Convoy abgehen würde. Das Schiff ging ohne Convoy ab, und die Waaren gingen verloren. Die Eigner klagten. Der Capitain behauptete, dem Makler verboten zu haben, obige Clausel in das Avertissement zu setzen. Lord Kenyon sagte der Jury, dafs dieser Punct ganz

unmateriel sei, da der Makler bevollmächtiget war, das Schiff als abgehenden Frachtfahrer anzukündigen. Der Rheder wäre daher dem Ablader verantwortlich für dasjenige, welches der Makler versprochen hätte, und müfste sich an ihn halten. Dem gemäfs wurde für die Kläger gegen die Rheder erkannt *).

Der Capitain, oder sein Makler, nimmt gewöhnlich, selbst wenn die Eigner zur Stelle sind, Stückgüter an, und es ist in England mit Recht in dem obigen Falle, und demjenigen von Baron c. Sandford und andern, das Princip adoptirt, dafs, wenn der Capitain auch, ohne Wissen seiner Rheder, für Stückgüterreisen Güter angenommen hat, sie für den Contract darüber verantwortlich sind **). Zwischen dem Ablader und dem Makler, oder dem Capitain, wird die Art, die Nationalität der Güter, die Zeit der Verladung und die Fracht, bestimmt.

In den Nordischen Häfen verpflichten sich die Frachtfahrer unbedingt, mit Stückgütern nach einem oder mehreren benannten Häfen abzugehen. Sie entschliefsen sich nicht eher dazu, als bis sie durch ihre Makler, oder Commissionäre, unter der Hand überzeugt sind, eine bestimmte Anzahl Güter erhalten zu können. Vormals blieben sie, nachdem sie Waaren unter dem Ausdruck in ihren Avertissements „mit dem ehesten abgehen zu wollen," ins Schiff gelockt hatten, oft viele

*) Abbott. Pag. 113.

**) Abbott. Pag. 108.

Monate liegen, ohne abzugehen, und es entstanden Processe über deren Zurücklieferung, oder Fortschaffung. Diese fallen jetzt hinweg, da eine bestimmte Zeit gewöhnlich in den Avertissements benannt wird, und ein Capitain nach Ablauf derselben, entweder den Contract erfüllen, oder in die Annullirung des Contractes, ohne Fracht für die eingenommenen Güter verlangen zu können, willigen muſs, und Schadens- und Kostenersatz seiner Seits riskirt.

Der Steuermann, oder ein anderer Officier zeichnet, für die am Borde des Schiffes empfangenen Güter, Empfangscheine, nach welchen nachmals das Connoissement ausgefüllt wird. Dieses ist bei Stückgüterladungen die schriftliche Urkunde, über den zwischen dem Ablader und dem Schiffer existirenden Miethcontract, von dem gleichfalls das Avertissement, wie eben bemerkt worden, auch einen Theil ausmacht. Die Lehre von dem Connoissement ist eine der verwickeltsten im Seerechte. Obgleich die nachstehenden Bemerkungen nicht unmittelbar den Seefahrer interessiren, so theilen wir sie doch, wegen des allgemeinen Interesses für die Seehandlung, mit.

Das Wort Connoissement kommt wahrscheinlich von den Italienischen Wörtern Conoscere, Conoscimento her, und stammt folglich aus der Mittelländischen See, obgleich dasjenige, welches jetzt darunter verstanden wird, in der Mittelländischen See „Police de cargaison" heiſst. Im Allgemeinen sind die Connoissemente (von den Lateinischen Schriftstellern des Südens Apochae

oneratoriae, von denjenigen des Nordens literae recognitionis genannt) die Handschriften des Schiffers, oder seines Schreibers, worin er bekennt, dafs er die in denselben benannten Güter am Borde seines Schiffes für einen bestimmten Ort empfangen, und welche er daselbst, nachdem er die im Connoissement benannte Fracht erhalten, an einen Dritten ausliefern wolle *). Der Contract zwischen dem Aussteller der Handschrift (des Chirographi) und demjenigen, an den sie ausgestellt wird, ist ein Miethcontract. Die verschifften Waaren sind entweder für eigene Rechnung des Abladers, oder für Rechnung eines Dritten, oder für Rechnung desjenigen, an welchen sie abgesandt werden. Daraus entstehen die verschiedensten Fälle, und wir sind der Meinung, dafs allemal wenn kein Credit gegeben, (Trassirung von Wechseln ist keine Creditgebung **)) dem nicht bezahlten Eigenthümer, der ein zweites Connoissement indossirt hat, der Vorzug vor dem Inhaber des ersten Connoissementes einzuräumen sei, selbst wenn es in der dritten und vierten Hand ist; weil zwei Dinge zur Perfection des Kaufes fehlen, nämlich die Zahlung und die Tradition. Beinahe in allen Ländern ist für gewissenlose Menschen das Bankerottmachen zu einem förmlichen modo acquirendi geworden. Dieser Modus wird durch nichts so sehr erleichtert, als dadurch, dafs Kaufleute, die sich schlecht wissen, von allen Orten her Waaren committiren, die gezogenen Wechsel prompte

*) Ordenanza de Bilbao. 18 — 34.

**) Ordenanza de Bilbao. 17 — 37.

acceptiren, und gleich darauf die sowohl über gekaufte als in Commission übersandte Waaren geschickten Connoissemente, an inländische Creditoren zur Deckung, oder an Helfershelfer für fingirte Schulden in Bezahlung hingeben, um von Letzteren, nach geendigtem Concurse, zum Ankauf von Landgütern und anderweitig das Geld dafür zu ziehen. Gegen einen Bankerottirer, der in seinem Orte alles befriediget hat, erhebt sich selten die strafende Gerechtigkeit, und wenn es auch geschieht, so wird selten die gegen Fremde ausgeübte Betrügerei ausfindig gemacht. Nur obiges Mittel scheint das einzige Palliativ dagegen, obgleich man in Frankreich der Meinung war, daſs das Vindicationsrecht dem Bankerottirer Gelegenheit gebe, diejenigen seiner Creditoren, denen er wohl wolle, vor andern zu begünstigen *). Vergebens sagt man gegen obige Hypothese, der wir beypflichten, daſs das Leben im Handel und das Zutrauen dadurch gestört werden würde, wenn das Connoissement, als Symbol der Waare, aufhörte ein negociables Papier zu seyn, denn unsere Zeiten haben mehrmals bewiesen, daſs zu groſses Leben im Handel (wenn z. B. junge Leute, oder andere, ohne Fonds groſse Speculationen machen, und sich bei der geringsten Zögerung nicht anders als durch Veräuſserung oder Versetzung der Connoissemente helfen können) seiner Rückwirkungen halber gar nicht wünschenswerth sei, und daſs, da die Veräuſserung in der Regel an Leute in dem Wohnorte der Verkäufer der Connoissemente

*) Répertoire universel de législation. Tome 2. Pag. 224.

geschieht, die Käufer sich über die Bezahlung, oder hinreichende Deckung, der für die Waaren gezogenen Tratten vergewissern können, und also selbst Schuld sind, wenn sie einen Titel übernehmen, der nicht hinlänglich gesichert ist. Emérigon ist mit uns derselben Meinung. Indem er Valin widerlegt, leugnet er, daſs die Einsendung des Connoissements eine symbolische Tradition sei, und setzt hinzu: „Ich glaube nicht, daſs eine Cession des Connoissements weder dem Privilegio des ursprünglich nicht bezahlten Verkäufers schade, noch dem Bodmereianleiher, noch den Rechten der Masse. Wenn die gegenseitige Meinung die Oberhand erhalten sollte, so würde sie den Bankerottirern ein leichtes Mittel gewähren, ihre See-Engagements zu eludiren *).“

Die Meinung, die wir geäuſsert haben, ist in Altona, in Rücksicht auf das dort geltende Römische Recht, so begründet, daſs immer in dem Gerichte dem gemäſs entschieden wurde, und die dortigen Advocaten eine Appellation in mehreren Sachen, als erfolglos abriethen.

Ein Altonaer Kaufmann hatte Waaren aus Bordeaux verschrieben, acceptirte die darauf gezogenen Tratten, und indossirte das eingesandte Connoissement an einen Hamburger, und hatte das Unglück, bald nachher, groſser Verlüste wegen, falliren zu müssen. Ehe die Waaren ankamen, hatten die Absender, die Herren Albrecht et Delbrück, Nachricht von der Lage

*) Traité des assurances. C. II. S. 3. Pag. 319.

des Committenten, und sandten ein zweites Connoissement an den Altonaer Kaufmann, Herrn F. N. Dede, dem der Schiffer die Waaren bei seiner Ankunft ablieferte. Der Inhaber des ersten Connoissementes erhob darüber einen Procefs, den er verlor, weil das Gericht anzunehmen schien, dafs Trassirung kein Creditgeben, und die Einsendung des Connoissementes keine symbolische Tradition sei, und hat in mehreren Fällen so entschieden. Das Holsteinische Appellationsgericht indefs, worunter dieses Gericht sortirt, hat, so wie das Schleswigsche, die entgegengesetzte Meinung angenommen. Wir werden auf solche Entscheidungen, so wie auf ähnliche der Englischen Gerichte, nochmals zurückkommen, nachdem wir erst noch einige Fälle mitgetheilt haben, die wir gröfstentheils gegen die allgemeine Praxis entschieden gefunden haben.

Ein Hamburger hatte ein Fafs Zucker an einen Dresdener verkauft, der es gleich zu bezahlen versprach, und der es nach Lüneburg an seinen Spediteur zu senden beorderte, bei dem es bis zur Nachricht der geschehenen Bezahlung lagern sollte. Dieser aber sandte es an seinen Spediteur nach Leipzig, dem er auftrug es nicht weiter zu senden, bis die Bezahlung erwiesen sei. Der Dresdener bezahlte einen geringen Theil des Kaufgeldes, und fing nun mit dem Leipziger einen Procefs an, weil das Fafs von seinem Spediteur schon empfangen, und auf seine Gefahr von diesem versandt sei, ihm solches auszuliefern. Die Leipziger Juristenfacultät erkannte dies ab.

Die Gebrüder Trier in Kopenhagen hatten aus Barmen, von Vofswinkel et Comp., zwei Fässer Zwirn verschrieben, und sich dabei 6 Monate Credit ausbedungen. Der Commissionair der Käufer in Altona war Herr —, an den die Verkäufer die Waare absandten. Ehe die Zwirne bei ihm anlangten, erhielt er einen Brief von den Absendern, die Waare nicht für die Gebrüder Trier, sondern für sie, die Absender, in Empfang zu nehmen, und sie zu ihrer Disposition zu halten. Er empfing sie aber, wie er sagte, für die Käufer, die bald darauf Bankerott machten, und behauptete an den Waaren ein jus retentionis für Forderungen an die Gebrüder Trier zu haben. Vofswinckel et Comp. vindicirten von ihm ihr Eigenthum. Er denoncirte dem Curator der Trierschen Masse in Kopenhagen den Procefs. Das Eigenthum wurde sowohl in der Unter- als der Appellationsinstanz, den Verkäufern zuerkannt, vermuthlich weil angenommen wurde, dafs der animus tradendi der Verkäufer, bei der Empfangnahme gefehlt hätte.

Im März 1796 hatte der Capitain S. Erichson, am Borde des Amerikanischen Schiffes Thomas, von Jonathan Russel in Charlestown, der eine Certepartie mit ihm geschlossen, eine Ladung Reis erhalten, um damit nach Cowes und einem Markte unter Segel zu gehen, sie dort an M. James V. Murray, oder an seinen Indossenten abzuliefern. Wie er in Cowes kam, war Murray fallit, und er erhielt von den Indossenten des Connoissementes, Bird Savage et Bird in

London, den Auftrag, nach Rostock zu segeln, und die Ladung dort an ihre Ordre auszuliefern. Er ging dahin ab, und fand außer der Certepartie ein Connoissement, erst in Abschrift, nachmals im Original, mit folgendem Indossement vor:

„Liefern Sie den Inhalt des umstehenden Con-„noissementes an die Erben von M. C. W. et Comp. „oder Ordre.

„In Vollmacht von James V. Murray,
„ex substitutione von Otis Ammidon.

„Bird Savage et Bird."

Diese Letzteren hatten das Connoissement zur Deckung einer Forderung erhalten. Der Capitain aber weigerte sich die Ladung auszuliefern, weil er behauptete, die Substitution von O. Ammidon sei erst nach der Insolvenz von Murray erfolgt, und er erwies, daſs die Wechsel, die Russel auf Murray für die Ladung gezogen, und durch die er den Kaufleuten Maas et Foltz in Amerika die Ladung verkauft hatte, nicht bezahlt geworden wären, welche Wechsel Letztere an ihn, den Capitain, ihre Gerechtsame wahrzunehmen, eingesandt hatten. Auf diese nicht bezahlten Wechsel erkannte das Gericht in Rostock, und eine Juristenfacultät, dem Capitain die Ladung für die Wechselinhaber zu, und condemnirte den Inhaber des Connoissementes in Schäden und Kosten. Büsch, der diesen Fall*) erzählt, ist

*) Büsch Zusätze. 3r Bd. Pag. 231.

der Meinung, dafs die bona fide Inhaber des Connoissementes hätten in Besitz gesetzt, und den Eigenthümern der Wechsel nachmals erlaubt werden müssen, den Rest welcher, nachdem sie dasjenige, welches auf sie trassirt war, und ihre Kosten, abgezogen hatten, nachgeblieben sein mögte, von ihnen zu vindiciren.

Marsh Reeve et Comp. in London, sandten im December 1804 mit dem Schiffe Cecilia, 1 Kiste Baumwollen-Waaren, und eine Probekiste nach Tönning ab. Das über diese Kisten ausgestellte Connoissement, war auf den in demselben genannten Empfänger consignirt. In dorso hiefs es: Die Kisten abzuliefern an Gebrüder Kauffmann in Hamburg. Diese beauftragten sie aber in einem Advisbriefe, die Kisten an Johann August Traeger in Leipzig, für dessen Rechnung sie abgeschickt waren, zu befördern. Kauffmann Gebrüder et Comp. indossirten unterm 9ten Februar 1805 dieses Connoissement an Herrn Michael Rowohl in Hamburg zur Deckung einer Forderung, und kurz nachher fallirten sie. Als die Absender Reeve et Comp. von diesem Fallissement Nachricht erhielten, und zugleich erfuhren, dafs Traeger sich insolvent erklärt hatte, sandten sie das zurückbehaltene Connoissement an Herren G. H. Lüring et Comp. in Tönning ein, mit dem Auftrage, die Waaren für sie in Empfang zu nehmen. Bei Ankunft des Schiffes in Tönning, meldeten sich nun sowohl Lüring et Comp. für die Absender, als auch Wacke et Comp. indoss. nom. Rowohl zur Empfangnahme der Waaren, und

da der Schiffer sie an keinen derselben verabfolgen lassen wollte, so veranlaſste er, daſs sie bis zu ausgemachter Sache aufgelegt wurden.

Die Herren Wacke et Comp. wurden darauf indossat. nom. Michael Rowohl ex indossat. Kauffmann Gebrüder klagbar, und gründeten ihre Ansprüche auf das in Händen habende, von den Absendern M. Reeve et Comp. auf Kauffmann Gebrüder consignirte und von diesen auf Rowohl indossirte Connoissement.

Beklagte, die Herren Lüring et Comp., führten dagegen für die Absender hauptsächlich an, daſs Kauffmann Gebrüder bloſs Spediteure gewesen, also in keiner Hinsicht befugt gewesen wären, weiter über die Güter zu verfügen, als ihre Ordre gelautet habe.

Nach verhandelter Sache wurde vom Tönninger Magistrat, unterm 25sten September 1806, dahin erkannt:

> Daſs Beklagte die Güter qu. in Empfang zu nehmen befugt, und Kläger mit ihrer vermeintlichen Ansprache abzuweisen, die Kosten aber zu compensiren seien.

Dieses Erkenntniſs wurde auch vom Königl. Obergerichte zu Gottorff, unterm 24sten Februar 1807, confirmirt.

Von J. Formander in Calmar wurde, im Juli 1807, an die Herren Lüring Gebrüder et Comp. in Hamburg

über 298 Tonnen Theer, 20 Tonnen Pech und 40 Fässer Alaun, welche er mit dem Schiffe Alida, Capitain Schumacher, für Rechnung von Jacob Melchior Büttner in Bremen nach Tönning abgeladen hatte, ein Connoissement eingesandt, und gegen Empfang des Connoissements für die Kaufsumme jener Waaren ein Wechsel von 3921 Mk. 14 fsl. Bco. auf sie gezogen, welchen sie honorirten, und überdies die Assecuranzprämie bezahlten, auch die Waaren durch ihr in Tönning etablirtes Haus, Lüring et Comp., in Empfang nehmen, und die Fracht und alle sonst auf die Waaren haftende Unkosten entrichten liefsen. Büttner befriedigte Lüring et Comp. wegen der für die Ladung gehabten Auslagen nicht, daher diese am 23sten October 1807, die 298 Tonnen Theer und 20 Tonnen Pech verkaufen liefsen. Nach Abzug der daraus gelöseten Kaufsumme betrug der Saldo ihrer Rechnung noch 1854 Mk. 14 fsl., gegen deren Auszahlung sie sich erboten, die 40 Fässer Alaun an Büttner auszuliefern. Dieser machte nun Einwendungen gegen den Verkauf des Theers und Pechs, und verlangte, dafs Lüring et Comp. den Alaun gegen eine, von seiner Seite bestellte, Caution für die ihnen daran zustehenden rechtlichen Ansprüche auslieferten, und wurde deshalb beim Tönninger Magistrat klagbar. Lüring et Comp. führten dagegen an, dafs ihnen wegen der auf die Waaren vorgeschossenen Gelder ein Retentions- und Pfandrecht zustehe, und sie daher dieselben nicht gegen Bestellung einer Bürgschaft, sondern nur gegen Bezahlung des ihnen noch zukommenden Saldos, von 1854 Mk. 14 fsl.,

auszuliefern schuldig wären; sie erboten sich indeſs, wenn Büttner an sie Ansprüche zu machen intendirte, ihm suffisante Caution zu bestellen. Der Tönninger Magistrat erkannte darauf, unterm 15ten Juli 1807, dahin:

> Daſs Büttner mit seinem Ansuchen, unter Erstattung der Kosten, abzuweisen, es ihm jedoch frei stehe, gegen vorläufige Auszahlung des Saldo, von 1854 Mk. 14 ſsl., und gegen eine von Seiten Lüring et Comp., wegen der deshalb an sie zu machenden Ansprüche, zu bestellende Bürgschaft, den Alaun in Empfang zu nehmen;

welches Erkenntniſs auch, nach geschehener Appellation, von Seiten Büttner's, von dem Königl. Obergericht zu Gottorff, unter Verurtheilung des Appellanten in die Appellationskosten, den 9ten März 1810, confirmirt wurde.

Ein Kaufmann der im Begriff war zu falliren, gab seinem Everführer, dem er eine bedeutende Summe schuldig war, ein Connoissement zur Deckung. Dieser holte die Waare darauf und brachte sie nach seinem Hause. Der Ablader vindicirte die Waare, weil sie nicht in die Gewahrsam des Consignenten gekommen war. Gegentheils erwiderte man, daſs der Ever des Everführers so gut wie der Packraum des Consignenten sei, und daſs, sobald die Waare gegen das Connoissement ausgetauscht sei, die Waare sich im Besitz des

Schuldners befände. Die Vindication wurde indeſs für rechtmäſsig gehalten *).

Schlüter behauptet in der oben angeführten Dissertation: Die Einsendung des Connoissementes sei in dem Falle, daſs der Ablader, kraft eines früheren Vertrages, zur Tradition verpflichtet sei, eine symbolische Tradition. Obgleich dies nach den Principien des Römischen Rechtes irrig ist, so ist die Meinung doch allgemein in der kaufmännischen Welt verbreitet, daſs ein Connoissement so gut als ein Wechsel indossable sei, und dem Inhaber dieselben Rechte gebe die der Wechselinhaber hat **), daſs es das Repräsentativ der Waare sei ***), und nach diesem Princip sind die folgenden Fälle in unserm Lande, in der Appellations-Instanz entschieden.

Das Handlungshaus de Larrard et Comp. in Barcelona, verladete im Juni 1804 mit dem Schiffe Anna Friederica, geführt von Schiffer Caspar Damp, 40 Pipen Brandtewein, 18 Pipen Wein und 21 Säcke Nüsse nach Tönning, für Rechnung und Risico von J. Hane in Altona, welcher dieselben committirt hatte, und consignirte das Connoissement auf ihn oder seine Ordre. Für die Kaufsumme, welche sich auf 9935 Mk. Bco. belief, trassirten die Absender

*) Dr. Hasches Fallitenordnung. 2r Thl. Pag. 185.

**) Büschs Zusätze. 3r Bd. Pag. 217.

***) Dr. Hasches Commentar zu der Hamburger Fallitenordnung. 2r Thl. Pag. 172.

sogleich. Das Schiff war noch unterweges, als sie schon erfuhren, dafs die Umstände bei Hane schlecht wurden, und er ihre Tratten nicht honoriren konnte. Sie gaben daher an den Schiffer die Ordre, jene Waaren nicht an Hane, sondern an P. G. Schwartz in Tönning, dem sie ein auf ihn indossirtes Connoissement einsandten, abzuliefern. Inzwischen hatte Hane, sobald er von den Absendern das Connoissement über die erwähnten Waaren erhielt, unterm 9ten August 1804, eine Verpfändungsacte an seinen Schwiegervater, den Major Clemens August Majus in Harburg ausgestellt, worin er angab, dieser habe ihm nach und nach 14700 Mk. in Golde angeliehen, und zur Sicherheit für diese Anleihe habe er ihm das gedachte Connoissement mit den darin benannten Gütern zum Unterpfande cediret, dergestalt, dafs der Creditor Majus, wenn er, Hane, nicht im Laufe eines Monates den erhaltenen Vorschufs bezahlt haben werde, bei der Ankunft des Schiffes zu Tönning die Güter zu empfangen, und darüber nach Gefallen zu disponiren berechtigt seyn solle, und übertrug ihm sogleich die Assecuranzpolice. Bald nachher fallirte Hane, ohne Majus in der vorgeschriebenen Zeit bezahlt zu haben, und nun trat dieser mit dem von Hane auf ihn indossirten Connoissemente auf, und verlangte, als das Schiff im October 1804 zu Tönning ankam, die Auslieferung an seine Spediteure, die Herren Göttig et Nissen, nachdem der Schiffer schon die 21 Säcke Nüsse an P. G. Schwartz nom. der Absender de Larrard et Comp. abgeliefert hatte. Die noch am Borde befindlichen 40 Pipen Brandtewein und

18 Pipen Wein wurden, unter Vorbehalt der beiderseitigen Ansprüche, auf dem Königl. Packhause aufgelegt.

Göttig et Nissen indoss. nom. Majus ex jure cesso J. Hane, wurden darauf gegen P. G. Schwartz, als Inhaber des von den Absendern, de Larrard et Comp., indossirten Connoissements klagbar, und bezogen sich auf das in Händen habende Connoissement, wonach die Waaren für Rechnung und Risico von Hane abgesandt und auf ihn consignirt waren, und auf die von diesem an Majus ausgestellte Verpfändungsacte.

Der Beklagte führte dagegen zur Begründung der Einrede der unbefugten Klage an, daſs Hane die Waaren nicht bezahlt habe; daſs dieselben nicht an ihn tradirt wären, und daſs die Uebertragung des Connoissements, an seinen Schwiegervater Majus, eine Handlung sei, welche den Absendern in keiner Hinsicht zum Nachtheil gereichen könnte.

Nach verhandelter Sache wurde von dem Königl. Obergerichte zu Gottorff, unterm 13ten Februar 1806, dahin erkannt:

> Daſs die Ansprache der Kläger an die vorbenannten 40 Pipen Brandtewein, 18 Pipen Wein und 21 Säcke Nüsse für begründet zu achten, dahingegen Beklagter mit seiner Forderung an selbige abzuweisen und schuldig sei, die in Empfang genommenen 21 Säcke Nüsse abzuliefern.

Nach demselben Princip wurde in einer Sache, zwischen D. et Comp. und H. et Comp., in Hinsicht von 30 Faſs Zucker, am Borde des Schiffes Hermann et Tusnelda, bei welchen die Umstände wie bei dem oben Pag. 245 erzählten Falle waren, ungeachtet der nicht eingelöseten Tratten, die Waaren dem Indossenten des ersten Connoissements von dem Gottorfer Obergerichte, im Februar 1806, zuerkannt.

Diggler et Comp. verschifften am Borde des Schiffes Trinity, Capitain Th. Taber, 22 Oxhoft und 5 Säcke Caffe, stellten das Connoissement an ihre Ordre, indossirten 2 Exemplare davon an Ch. Grüneisen, dieser an M. et S. und sandte ihnen eine Factur und trassirte über den Belauf, den die Herren M. et S. acceptirten und das Connoissement weiter indossirten. Ehe die Waaren am Bestimmungshafen ankamen fallirte Grüneisen, und die Englischen Ablader indossirten ein drittes Connoissement an G. W. Dannemann, der in Hamburg daraus klagbar ward. Es wurde den 5ten Mai 1800 erkannt, daſs die Waaren den Indossenten von M. et S. zu verabfolgen wären, insofern es erwiesen würde, daſs dieselben den Belauf an C. Grüneisen vergütet hätten.

Rentzel, der seine Dissertation, wie er sagt, (§. 51.) nach practischer Erfahrung entworfen hat, und der da leugnet, daſs die Einsendung eines Connoissementes eine symbolische Tradition sei, trägt folgende Theorie über das Connoissement vor.

Ist kein Credit gegeben und hat der Ablader ein Connoissement weggesandt und erfährt, daſs derjenige an den er es eingesandt fallirt hat, und daher seinen Contract nicht erfüllen kann; so kann er, oder seine Creditoren, falls auch er fallirt, seine Waaren wieder aus dem Schiffe nehmen. Der Schiffer würde sie nicht ohne Cautionsstellung und ohne ein gerichtliches Urtheil fahren lassen können. Gehen sie nach dem Orte der Bestimmung und ist der Empfänger des Connoissements bankerott, so gehen sie nicht in seine Masse über. Sind sie früher verpfändet, so hat der, dem sie verpfändet sind, den Vorzug vor den Einhabern des Connoissementes, doch steht diesen frei sie einzulösen.

A in Hamburg trägt B in Livorno auf, ihm eine Ladung Wein zu kaufen und sie ihm zu senden, B trägt dies aber wieder an C in Venedig auf. C verschifft den Wein, sendet B das Connoissement, dieser es an A; und ehe die Weine ankommen, fallirt B. Seine Creditoren haben nach Rentzel keinen Anspruch an die Weine bei deren Ankunft in Hamburg.

M in Hamburg, beordert von S in Genua, Waaren, und P in Bordeaux, ihn dafür zu bezahlen. Beide erfüllen den Auftrag. P fängt an M für unsicher zu halten, und trägt seinem Gevollmächtigten in Hamburg auf, dahin zu sehen, daſs die Waaren nicht ausgeliefert werden, weil er in diesen mit seinem Gelde gekauften Waaren eine stillschweigende Hypothek zu haben glaubt. Rentzel leugnet dies mit Recht.

Wenn zwei dieselbe Waare fordern, so ist derjenige, nach Rentzel, vorzuziehen, der ein Connoissement hat. Haben beide eines, derjenige der gezahlt hat, wenn keiner oder beide das Connoissement bezahlt haben, derjenige, der zuerst das Connoissement erhalten, wenn der Schiffer die Waare schon einem ausgeliefert hat, der Besitzer. Bei Weiterungen sind sie bis zur ausgemachten Sache zu sequestriren, oder zu verkaufen, und der Kaufpreis fruchtbringend bis zur ausgemachten Sache zu belegen.

Nogues et Comp. verschifften in Carthagena 10 Ballen Seide auf der Tartane St. Jean-Arnaud. Das Connoissement wurde an Ordre ausgestellt. Der Ablader sandte es nach Alicante, von da ging es nach Marseille an Jeaume et Lientaud. Eilf Tage nachdem die Ablader das erste Connoissement abgesandt hatten, sandten sie ein zweites nach Madrid an Kaufleute, welche es an Rey in Marseille sandten, welcher 25000 Livres darauf versicherte. Das Untergericht erkannte jedem die Hälfte, das Appellationsgericht aber aus dem Rechte des früheren Indossements, die Waare an Jeaume et Lientaud. Die Assecuranz des andern Inhabers wurde ristornirt *). Emérigon führt eine ähnliche Entscheidung über 36 Ballen Baumwolle an, die von Constantinopel mit dem Schiffe St. Anne Incomparable nach Marseille kamen.

Hat der Absender nicht auf Credit verkauft, sagt Rentzel, so kann er seine Waare durch ein zweites

*) Emérigon. 1 — 318.

Connoissement verhindern, nicht in den Besitz desjenigen, der die dafür gezogenen Wechsel nicht bezahlt hat, überzugehen. Der Schiffer handelt als sein Gevollmächtigter, und der Absender kann, durch die Einsendung des zweiten Connoissements, sein Mandat widerrufen. Ist das Connoissement aber verkauft, so spricht er dem zweiten eingesandten Connoissemente alle Wirkung ab. §. 45. Wir sind, wie oben bemerkt, nicht dieser Meinung.

Mevius in Hamburg trägt Cajus in Danzig auf, ihm Getraide zu kaufen, dieser wieder dem Sejus in Riga. Er kauft es, sendet die Connoissemente an Cajus, dieser an Mevius, welcher ihn bezahlt. Cajus aber fallirt ehe er Sejus bezahlt. Dieser muſs zur Masse gehen, hat aber das Vindicationsrecht, wie unser Verfasser richtig bemerkt, wenn er beweiset, daſs das Geld von Mevius erst nach der Insolvenzerklärung angekommen ist.

Nach den Englischen Gesetzen können Waaren, die in die Hände des Käufers, oder desjenigen, der ihn repräsentirt, gerathen (tradirt) sind, nicht reclamirt werden, nur aus den Händen des insolventen Agenten des Verkäufers, weil die Tradition an denselben das Eigenthum nicht ändert. Allein, ehe die Waaren wirklich tradirt sind, findet Vindication Statt. Bohtlingk et Comp. hatten auf Ordre von Crane in London und als seine Agenten, am Borde eines von Crane befrachteten Schiffes, eine Ladung Russischer Producte verschifft, und sandten ihm darüber die Factur und einen

Theil der Connoissemente. Ehe das Schiff abging, erfuhren sie, daſs einige früher von ihnen auf Crane gezogene Wechsel nicht bezahlt wären, sie verschafften sich hierauf von dem Capitain Connoissemente an ihre eigene Ordre, sandten sie einem Freunde in London, und benachrichtigten Crane, daſs er die Connoissemente gegen Sicherheit für die Bezahlung der für die Ladung gezogenen Wechsel, erhalten könnte, widrigenfalls die Ladung für seine Rechnung sollte verkauft, und zur Bezahlung der gezogenen Wechsel angewandt werden. Ehe die Güter noch verschifft gewesen, war die Insolvenz von Crane schon eingetreten. Wie das Schiff in London kam, so verlangten die Curatores von Crane die Ladung gegen Frachtbezahlung von dem Capitain, der sie aber an die Freunde von Bohtlingk et Comp., in Gemäſsheit der an ihre Ordre ausgestellten Connoissemente, auslieferte. Die Curatores Bonorum von Crane verklagten den Capitain, daſs Gericht sprach ihn frei, in Rücksicht auf den Umstand, das in Ruſsland ein Kaufmann das Recht hat, die ihm nicht bezahlte beorderte Ladung wieder aus dem Schiffe zu nehmen, und weil es für einerlei gehalten wurde, ob dies geschehe, oder der Ablader sich neue Connoissemente von dem Capitain hatte geben lassen. Nachmals aber ist in einem anderen, mit diesem verwandten Falle, in der Sache Bohtlingk c. Inglis, gerade das Gegentheil erkannt. Bei dem Proceſs zwischen Fowles und M'Taggart in Bristol, hatte der Committent ein Schiff auf mehrere Jahre gemiethet, es bemannt und ausgerüstet, und Waaren für seine Rechnung beordert, die

an Bord des gedachten Schiffes abgeliefert waren, um für des Committenten Rechnung versandt zu werden, wie er fallirte. Die Ablieferung an Bord wurde, da er pro tempore Eigenthümer war, so angesehen, als sei sie an eines seiner Packhäuser erfolgt.

Wird, was die allgemeine Regel betrifft, die Tradition von Waaren, die auf Credit verschrieben sind, contremandirt, weil der Consignent insolvent ist, oder Bankerott gemacht hat, so ist es die Pflicht des Capitains, der Gegenordre zu gehorchen, und die Waaren nicht an den Consignenten, sondern an die Ordre des Abladers abzuliefern. Lautet das ursprüngliche Connoissement an die Ordre des Abladers, so ist die Substituirung eines neuen Consignenten durch die Indossirung eines zweiten Connoissements zu bewirken, allein auch selbst wenn der ursprüngliche Consignent ausdrücklich in dem Connoissement genannt ist, so mufs doch die Contreordre befolgt werden. Die Ablieferung an einen Wasser- oder Land-Frachtfahrer, ist in vielen Fällen dergestalt für eine Tradition gehalten worden, dafs der Consignent in mancher Hinsicht für den Eigenthümer erachtet ist, allein dem Absender ist das Recht zugesprochen, die Güter in Transitu anzuhalten, selbst wenn der Frachtfahrer von dem Consignenten ernannt und angestellt ist. Dies ist gleichfalls Rechtens, wenn die Tradition nur an den Verpacker des Käufers geschehen ist, wofern das Magazin des Verpackers nicht von dem Käufer als sein eignes gebraucht wird, und das Magazin nicht der schliefsliche Bestimmungsort der Waaren war.

Es ist oben ein Hamburger Fall erzählt, der nach eben diesem Princip entschieden ist.

Wenn Waaren über See nach einem gewissen Orte gesandt werden, um von da über Land nach dem Wohnort des Consignenten transportirt zu werden, und bei der Ankunft des Schiffes einem Everführer übergeben werden, der sie von Seiten des Consignenten empfängt, sie ihm zu überbringen; so hat der Ablader in den Händen des Everführers noch immer ein Recht über sie. (Mills c. Ball.)

Ein Schiff kam, ohne Quarantaine zu halten, in einen Hafen, und der Curator Bonorum des Consignenten, der Bankerott gegangen war, kam sogleich an Bord und forderte die Güter auf das Connoissement, machte einige Kisten auf und liefs jemand am Borde, um im Besitz der Waaren zu bleiben. Das Schiff wurde indefs denselben Tag wieder aus dem Hafen beordert, um Quarantaine zu halten. Ein Agent des Abladers erhielt unterdefs ein zweites Connoissement, und forderte von dem in Quarantaine liegenden Capitain die Güter. In dieser Sache Holst c. Pownal hielt Lord Kenyon dafür: Dafs das Recht des Abladers, die Waaren in Transitu anzuhalten, noch nicht erloschen sei, wie er die desfalsige Forderung machte, weil vor Abhaltung der Quarantaine die Reise nicht geendigt sei und der Consignent kein Recht habe, vor Endigung der Reise, das Recht die Güter in Transitu anzuhalten, zu vernichten, dadurch, dafs er sich vor Endigung

der Reise in Besitz setzte. Das Gericht der Kings Bench sanctionirte nachmals diesen Ausspruch.

Wer Weine in England importirt, muſs sie innerhalb 20 Tagen bei dem Zoll clarirt, den Zoll bezahlt, und den Wein gelandet haben, widrigenfalls werden die Waaren nach dem Königl. Speicher gebracht, und wenn hierauf die Zölle nicht innerhalb 3 Wochen bezahlt werden, so werden sie öffentlich verkauft, um die Kosten und Abgaben abzuhalten, und der etwanige Ueberschuſs wird den Beikommenden ausgezahlt. Eine Quantität Wein kam an Leyland und Cragg, die einen für den Belauf derselben gezogenen Wechsel acceptirt hatten. Sie lieſsen die obigen gesetzlichen 20 Tage zum Theil verstreichen, und kamen am Ende derselben ein und bezahlten den acceptirten Wechsel nicht. Die Weine wurden hierauf nach dem Königl. Packraum gebracht. Der Curator Bonorum von Leyland und Cragg, und nachmals ein Agent des Abladers, reclamirten die Weine von dem Zolleinnehmer, der sie aber öffentlich verkaufen lieſs. Den Ueberschuſs verlangte der Curator Bonorum von Leyland und Cragg nachmals gerichtlich, und die Frage war, ob die Ansprüche, welche der Agent des Absenders machte, eine legale Anhaltung der Waaren in Transitu, ehe sie in die Hände des Consignenten gekommen waren, constituirten. Lord Kenyon bejahte die Frage.

In diesen beiden letzteren Fällen ward der Anspruch von Seiten des Consignenten zu einer Zeit erhoben, da er noch kein Recht hatte wirklichen Besitz zu

ergreifen. In einem anderen Falle, Ellis c. Hunt, in welchem Waaren mit einer Landkutsche nach London gekommen, und der Consignent nur durch ein anderweitiges Hindernifs, welches mit dem Uebergang des Eigenthums, mit der Tradition, nichts zu thun hatte, abgehalten wurde, war dieser Zeitpunct eingetreten, und es wurde entschieden, dafs der Absender seine Ordre nicht widerrufen könnte.

Hat der Capitain schon zu löschen angefangen und einen Theil der Ladung dem Consignenten überliefert, so ist das Recht des Consignatairs ganz zu Ende, selbst in Hinsicht des noch nicht gelöschten Restes der Ladung, wie es in Sachen Slubey c. Heyward entschieden ist.

Das Recht, Güter in Transitu anzuhalten, kommt keiner andern Person als dem Eigenthümer zu. Wenn z. B. der Färber, der für einen Kaufmann Waaren gefärbt, und der natürlich das Retentionsrecht bis zur Bezahlung hat, die Waaren, auf Ordre des Kaufmannes, an Bord eines Schiffes verladen hat, so kann er beim Fallissement des Kaufmannes die Ablieferung nicht contremandiren, weil sein Retentionsrecht mit dem Augenblick aufhörte, da er den Besitz aufgab. So ward entschieden in Sachen Sweet c. Pym.

Es ist lange gerichtlich in England zweifelhaft gewesen, ob die Usance unter Kaufleuten, Connoissemente gleich Kaufmannswechseln für negociable Papiere zu halten, zu Recht bestehen könne. In dem Falle

Appleby c. Pollock bestand die Thatsache darin, dafs ein gewisser Brandt in Leith, Waaren an einen gewissen Stratton in London verladen hatte, der das ihm eingesandte Connoissement für 160 Lstrl. an einen andern indossirte, und bald darauf fallirte. Da Brandt von dem Fallissement Nachricht bekam, suchte er in Schottland die Güter, bei dem Capitain des Schiffes, mit Arrest zu belegen, der, da das Schiff schon abgegangen war, aufser dem Hafen vollzogen wurde. Als der Capitain Pollock in London ankam, verweigerte er an den Inhaber des Connoissements, Appleby, anders die Waaren auszuliefern, als wenn er ihm für den Schottischen Arrest die Gewähr leisten wollte. Appleby forderte die Waaren gerichtlich. Der Oberrichter war der Meinung, dafs das Indossement das Klagerecht von Appleby begründete, und die Jury sprach, da der Arrest nur innerhalb der Jurisdiction des Schottischen Gerichtes mit rechtlicher Wirkung hatte angelegt werden können, ihm den Belauf des zu Gelde gemachten Eigenthums zu. In der Sache Wright c. Campbell war ein Connoissement an Ordre ausgestellt, und wurde von dem Ablader an einen seiner Factoren, Namens Swanwick, oder Ordre indossirt, der es wieder indossirte, um es als Unterpfand zu geben. Lord Mansfield sagte bei der Entscheidung über diese Sache: Wenn Güter, die auf der See sind, (woselbst keine Tradition erfolgen kann) bona fide von dem Agenten verkauft werden; so kann dieser Verkauf zu Recht bestehen. Der Käufer erhält sie in Kraft des Connoissements, obgleich kein wirklicher Besitz

tradirt ist, und der Ablader kann nie mit dem Käufer disputiren wenn die Güter von seinem Factor, bona fide, verkauft sind. Weil man aber einen Betrug argwöhnte, so wurde die Sache nach anderen Grundsätzen nachmals beurtheilt. In dem Falle Caldwell c. Ball, in welchem Blackstone, einer der Richter, Zweifel über die Aehnlichkeit zwischen Wechsel und Connoissement äuſserte, erachtete das Gericht: Daſs ein Connoissement seiner Natur nach indossirbar sei, und daſs durch das Indossement das Eigenthum dem Consignatair zustehe, welche Aeuſserung indeſs beiläufig war, da die Sache darauf beruhte, ob der Capitain, der an den Inhaber des ersten Connoissements die Waaren ausgeliefert hatte, gegen den Ablader, der ein zweites Connoissement abgesandt hatte, verantwortlich sei, welches verneint wurde. In der Sache Hibbert c. Carter erachtete das Gericht, daſs das Indossement eines an Ordre lautenden Connoissements, absolut das Eigenthum übertrage, wofern es nicht erhelle, daſs dies bloſs als Unterpfand für eine vorher contrahirte Schuld geschehen, und daſs der Ablader, falls die Güter auf der See verloren gingen, nicht von der Schuld frei seyn sollte.

Am wesentlichsten kam die Frage in der Kings Bench, in der Sache Lickbarrow c. Mason, zur Sprache, in welchem Falle Turing et Comp. in Middelburg, Güter nach Liverpool, auf Ordre von Freemann in Rotterdam, abgeladen, und auf ihn Wechsel für den Belauf gezogen, und von dem Capitain drei Connoissemente an ihre Ordre genommen hatten.

Zwei davon indossirten sie in Blanco, und sandten sie mit der Factur an Freemann et Comp. nach Rotterdam, welche sie nach Liverpool mit der Factur absandten, damit die Waaren darauf zum Verkauf für ihre Rechnung empfangen werden könnten, und entnahmen fast den ganzen Belauf der Waaren. Sowohl Freemann nahm die Wechsel von Turing et Comp. als wie die Liverpooler die Wechsel von Freemann an. Aber vor der Ankunft des Schiffes in Liverpool fallirte Freemann und ward unsichtbar, und Turing et Comp. sandten ein drittes Connoissement, an ihren Agenten indossirt, nach Liverpool, der auf dasselbe die Waaren von dem Capitain empfing. Turing et Comp. löseten ihre auf Freemann gezogenen Wechsel ein, und Lickbarrow bezahlte die von Freemann auf ihn gezogenen Wechsel. Das Gericht der Kings Bench war der Meinung, dafs ein von dem Consignatair für baare Valuta gemachtes Indossement, ohne Anzeige an den Indossenten, dafs die Güter nicht bezahlt wären, das Eigenthum an ihn übergängig mache, und den Ablader des Rechtes beraube, die Güter noch in Transitu anzuhalten, welches ihm gegen den ersten Consignatair zuständig gewesen seyn mögte. Das Gericht of common Pleas and Exchequer reformirte bei einer Revision die Entscheidung, indem es erachtete:

Dafs das Indossement dem Indossenten kein anderes Recht, oder keinen andern Rechtstitel gebe, als der Consignatair selbst gehabt hätte, und dafs folglich der Ablader das Recht habe, die Güter in Transitu anzuhalten, und ihre Tradition an den Indossenten vorzubeugen.

Die Sache ging hierauf an das Oberhaus des Parlaments; die Lords erachteten die Thatsache nicht hinlänglich constatirt; weshalb die Sache wieder an das Gericht der Kings Bench gelangte, bei welchem unterdefs Lord Kenyon den Vorsitz erhalten, der schon in der Sache Solomons c. Nissen, obiger Entscheidung der Kings Bench seine Beipflichtung gegeben hatte, und daher auch solche in allen Puncten bestätigte. Es ist nach Herrn Abbott *), in England jetzt die allgemeine Meinung der Rechtsgelehrten: Dafs ein Indossement dem Indossenten ein absolutes Recht und Eigenthum ertheile, gegen welche kein Anspruch des Abladers etwas vermöge. Die Jury gab ihr Verdict in diesen Ausdrücken ab:

Dafs, zu Folge der Gewohnheit, Connoissemente, welche enthielten, dafs Güter von irgend jemandem abgeladen wären, um an Ordre, oder an den Indossenten, ausgeliefert zu werden, von der Ankunft des Schiffes, von dem Consignatair an jeden Dritten, durch Indossement und Auslieferung an ihn verkauf- und übertragbar wären, und dafs durch ein solches Indossement, und eine Ueberlieferung der Art an einen Dritten, das Eigenthum an ihn übertragen würde.

In einer späteren Sache, Haille c. Smith, wurden hierüber Zeugen abgehört.

Das Indossement eines Connoissements ist die regelmäfsige und fast einzige Weise, das Eigenthum von

*) Pag. 336.

Waaren auf der See zu übertragen; andere Umstände können eben so gültig wie ein solches Indossement, vorzüglich gegen den Ablader seyn. Thomson et Comp. sandten von Irland Güter nach London, um durch ihre Agenten, Eustace und Holland, in London verkauft zu werden, und schrieben an sie, die Güter zu versichern, und überschickten ihnen ein nicht indossirtes Connoissement, welches aber den Namen Eustace und Holland in dorso enthielt. Wie sie auf das fehlende Indossement aufmerksam gemacht waren, schrieben sie, dafs sie ein anderes indossirtes Connoissement übersenden wollten. Hierauf verkauften Eustace und Holland die Waaren, konnten aber nachmals die Wechsel nicht bezahlen, die Thomson et Comp. auf sie gezogen hatten, welche einer, Namens Dick, zu Ehren von Thomson et Comp. einlöste, und von ihnen ein förmlich indossirtes Connoissement erhielt. Der Capitain verweigerte, ihm auf dasselbe die Waaren auszuliefern, indem er vorgab: sie an die Käufer von Eustace und Holland abliefern zu müssen. Wie er deshalb verklagt wurde, entschied Lord Kenyon: dafs Dick unter den Umständen des Falles kein Recht habe, die Waaren aus dem Besitz von Eustace und Holland zu nehmen, da sie Agenten wären, die Auftrag zum Verkauf der Güter gehabt und sie in Folge desselben verkauft hätten.

In dem Falle Fearon c. Bowers, der vor dem Oberrichter Lee in Guildhall vorkam, in welchem der Indossent des ursprünglichen Consignatairs den Capitain

dafür verantwortlich machen wollte, daſs er die Waaren an eine andere Person, welche ein zweites Connoissement von dem Ablader erhalten hatte, ausgeliefert hätte, erhellte es bei der Untersuchung aus dem Verhör von Kaufleuten und Schiffscapitainen, daſs zu Folge der Usance bei Indossirung der Connoissemente an verschiedene Personen, dem Capitain es frei stehe, an wen es ihm gut dünke, auf ein Connoissement die Güter verabfolgen zu lassen, und die Jury sprach den Angeklagten deshalb frei.

Vielleicht, sagt Herr Abbott*), wird man aber erachten, daſs diese Regel zu viele Macht in die Hände der Schiffscapitaine lege, und sie würde in mancher Hinsicht unverträglich mit dem anerkannten Rechte der Anhaltung vor der Tradition seyn, und die wohlthätige Wirkung davon hemmen. Aus der Entscheidung in der Sache Mills c. Ball, in welcher der Beklagte ein Everführer war, kann man abnehmen, daſs, wenn der Capitain aufgefordert ist, die Güter an einen Agenten des Abladers abzuliefern, sei es nun daſs er ausdrücklich sich dazu verpflichtet, oder es mündlich verspricht, sie nicht eher fahren zu lassen, als bis er sieht, daſs sie mit Sicherheit tradirt werden können, und sie dennoch nachher an den Consignatair, oder seine Ordre, ausliefert: er dem Ablader verantwortlich seyn wird, wenn es nachmals erhellen sollte, daſs dieser ein Recht gehabt hätte, die Güter in Transitu anzuhalten. Im

*) Pag. 353.

Allgemeinen werden zwei Partheien, die sich um Güter streiten, bereit seyn, dem Capitain Sicherheit zu stellen, und der Capitain sollte diejenige Parthei vorziehen, von welcher er die gröfste Sicherheit erhalten kann, und die ihm die gerechteste Forderung zu haben scheint. Mufs der Capitain sich blofs auf seine Klugheit verlassen; so hat er darauf zu sehen: ob der Consignent, vor seinem Fallissement, sein Connoissement durch Indossement etwa nicht veräufsert hat, und sodann diejenige Person vorziehen, welche für den Ablader reclamirt. Hat der Ablader an mehrere Personen Connoissemente indossirt; so sollte der Capitain demjenigen die Waaren ausliefern, dem das Connoissement zuerst indossirt wurde. Hat der Consignatair sein Connoissement indossirt, und scheint die Gültigkeit des Indossements Zweifel erregen zu können; so ist es rathsam für den Capitain, die Güter zu löschen, und sie irgend einem Gerichte (in London der Chancery) zu übergeben, damit dasselbe darüber entscheide, wer sie haben soll.

In Frankreich ist das Droit de suite jetzt sehr beschränkt. Nach Französischem Rechte findet die Vindication nicht Statt, wenn die vindicirte Sache theilweise bezahlt ist. Ist sie nicht bezahlt; so kann sie nach dem Civilrechte, sie mag auf Credit verkauft seyn oder nicht, falls sie noch bei dem Käufer, wo sie abgeliefert worden, vorhanden ist, innerhalb 8 Tagen nach der Lieferung vindicirt werden *). Unter Kaufleuten

*) Code Napoleon. Art. 2102.

können indeſs die verkauften und abgelieferten Waaren nur in bestimmten Fällen, bei eintretendem Bankerotte, vindicirt werden. Dies kann jedoch nur so lange geschehen, als die Waaren noch unterweges sind, ehe sie in dem Magazin des Käufers, oder seines mit dem Verkauf derselben, für des Käufers Rechnung, beauftragten Commissionaires, angelangt sind. Auch dies geht nicht einmal an, wenn sie ohne Betrug vor ihrer Ankunft auf die Facturen und Connoissemente, oder Frachtbriefe, verkauft sind. Die vindicirten Waaren müssen identisch dieselben seyn, d. h. in derselben Emballage und in den Fässern, in denen sie abgesandt sind, und der Vindicant muſs alle darauf verwandte Spesen erstatten. Diese Grundsästze sind in Harmonie mit anderen Grundsätzen, über die Verantwortlichkeit der Französischen Frachtfahrer u. s. w. *). Was bei dem Falliten deponirt ist, kann man immer vindiciren, so wie die Waaren die dem Falliten zugesandt wurden, um sie für Rechnung des Absenders zu verkaufen, falls sie ganz oder zum Theil in natura vorhanden sind; auch ihren Kaufschilling kann man vindiciren, wenn derselbe noch nicht an den Falliten bezahlt, oder in Contocourant passirt ist. Wir verstehen diesen letzteren Ausdruck so, daſs die Contocourant zwischen den Partheien abgeschlossen, und der Saldo derselben genehmigt seyn muſs, weil der Kaufpreis ja gleich in laufender Rechnung gleichförmig gebucht wird, und das Gesetz dieses nicht für den Act der Bezahlung

*) Répertoire universel de législation commerciale.

halten kann. Den Syndicis der Masse steht es frei, den Kaufpreis der Waaren zu bezahlen und solche dafür zu behalten.

Das Russische Seerecht besagt *): Wenn bei einem Bankerott jemand Grund zum Verdacht findet, daſs der insolvente Schuldner, in der Absicht seine Gläubiger um das Ihrige zu bringen, Waaren in ein Schiff oder Fahrzeug verlade, so soll er dieses der Obrigkeit melden, damit zu rechter Zeit das Schiff oder Fahrzeug, oder die Waare, so lange angehalten werde, bis diejenigen, welche es angeht, bezahlt worden. Eben dieses soll auch geschehen, wenn der Schiffer wegen der verabredeten Fracht besorgt ist.

Die Spanische Gesetzgebung bestimmt Folgendes: Sind die von dem Falliten verladenen Güter nicht bezahlt; so ist der Verlader der privilegirte Gläubiger derselben. Er kann sie gegen Fautfracht und gegen Bezahlung der Ladungskosten an die Masse, löschen lassen, oder er kann das Connoissement auf sich stellen und sie nach ihrer Bestimmung abgehen lassen. Die vorigen Connoissemente sind sodann dem Capitain zurückzugeben **). Sind sie zum Theil bezahlt; so steht ihm dasselbe Recht gegen den unbezahlten Theil zu, und dem Consignatair, der etwa Vorschüsse auf das Connoissement gemacht, steht in Hinsicht derselben, dasselbe Recht auf den Rest zu, oder falls die Waaren von dem Falliten bezahlt sind, auf so viel bis er gedeckt ist *).

*) Art. 138.

**) Ordenanza de Bilbao. 17 — 39.

Hat er remittirt auf die Waaren, und die Connoissemente sind von dem Falliten über die verladenen Waaren noch nicht abgesandt, und es constirt, dafs die Rimessen für die verladenen Waaren waren; so ist der Consignatair auf dieselben privilegirt **). Ist nichts von der Waare bezahlt, worauf der Consignatair remittirt hat; so hat der Verkäufer, in Hinsicht des Ganzen, den Vorzug. Sind indefs Waaren für fremde Rechnung verladen; so hat der Verkäufer an den Falliten blofs chirographarische Forderung ***). Weder Käufer noch Consignatair haben ein Privilegium an die verladenen Waaren, wegen Forderungen, die nicht unmittelbar Bezug auf die verladenen Waaren haben ****). Dem Capitain, dem man dergestalt Waaren aus dem Schiffe nimmt, ist hinreichende Caution für alle Schäden, Interessen und Verzögerungen, die ihm in dem Bestimmungshafen überkommen können, zu stellen †).

Nach dem Code de commerce soll das Connoissement enthalten:

Erstens die Natur und die Quantität, so wie die Gattung oder Qualität der zu verladenden Güter. Eben so nach der Ordenanza de Bilbao ††).

Dies gilt nur von der allgemeinen Gattung, selbst wenn der Capitain nicht die Clausel „Inhalt mir unbekannt“

*) Ordenanza de Bilbao. 17 — 40. 43. 44.

**) 17 — 44.

***) 17 — 45.

****) 17 — 47.

†) 17 — 48.

††) 18 — 35.

hinzugefügt hat. Man kann den Capitain nicht zwingen, (wie wenigstens die Admiralität von Marseille, den 15ten December 1753, entschieden hat) das Connoissement, ohne Hinzufügung dieser Clausel, zu unterzeichnen; es sei denn, dafs man die Waaren in seiner Gegenwart eingepackt hat, in welchem Falle er für die detaillirte Qualität derselben (Unglücksfälle ausgenommen) haften mufs *).

Zweitens den Namen des Abladers, den Namen und die Addresse desjenigen, an den die Expedition gemacht ist.

Auf die Reclamation der Commerzkammer von Marseille, können jetzt, nach dem Code de commerce, die Connoissemente auch an Ordre seyn.

Da das Französische Prisenrecht **) aber erfordert, dafs die Capitaine das neutrale Eigenthum auf der See durch Pässe, Connoissemente, Facturen oder andere Schiffspapiere legitimiren, wovon eines wenigstens solches constatiren mufs; so ist es sehr rathsam in Kriegszeiten darauf zu sehen, wie wir schon oben Pag. 126 bemerkt haben, dafs der Eigenthümer der Waaren, für dessen Gefahr und Risico sie gehen, und seine Nationalität im Connoissemente genannt werde.

Bei den Englischen Prisengerichten kommt es auch sehr darauf an, dafs der absolute Eigenthümer in dem Connoissemente benannt sei.

*) Valin. Tom. I. Pag. 634.

**) Reglement vom 26sten July 1778. Art. 2.

Der Kaufmann in Irland, Cunningham, erhielt Consignationen von Barilla, für Rechnung des Amerikaners Neale, von dem Kaufmann Cullen auf Teneriffa. Da Neale bei Letzterem verschuldet war, so sandte er einen Commis an Cullen, ihn zu bereden, noch eine Parthei Barilla für Rechnung von Neale an ihn zu senden. Er befrachtete ein Schiff, welches diese Waare einnahm, und der Capitain zeichnete obigermaſsen das Connoissement, und Cunningham impetrirte für sich eine Licence auf obige Ladung. Hierauf erfuhr Cullen, daſs Cunningham sich mit der Ladung decken wolle, und verweigerte nun seine Einwilligung in die Absegelung, bis neue Connoissemente an seine Ordre ausgestellt waren, die er an einen Londoner Kaufmann sandte, der sein und Cunninghams Agent war. Das Schiff wurde genommen *). Sir Wm. Scott condemnirte die Ladung, weil das Connoissement nicht directe an Cunningham indossirt war, als Spanisches Eigenthum.

Das Haus Chr. Court et Comp. in London, reclamirte von der Ladung des Schiffes, jonge Pieter, Capitain Mustard **), und von den Ladungen dreier anderer Schiffe Güter, die es behauptete, von London nach Embden, mit einer schlieſslichen Bestimmung nach Holland, für Rechnung eines Amerikaners, J. Court, abgesandt zu haben. In das Connoissement hatten

*) Robinson 4. Pag. 218.

**) l. c. Pag. 79.

sie wegen der Mishelligkeiten zwischen Amerika und Frankreich gesetzt, „für neutrale Rechnung." Da sie aber weder zu dieser Verschiffung specielle Ordre bei dem ferneren Beweis produciren noch darthun konnten, daſs sie Advis von der Verschiffung nach Amerika gesandt hatten, so wurde das Eigenthum als Englisches, schlieſslich nach dem Feinde bestimmtes Eigenthum, condemnirt.

Englische Kaufleute hatten in dem Schiffe Packet de Bilbao, Capitain Depacheta, vor dem Ausbruche eines Krieges zwischen Spanien und England, und ehe derselbe mit Sicherheit als bevorstehend angenommen werden konnte, auf Spanische Ordre Waaren verladen, die aufgebracht wurden. In dem Connoissemente stand, für die Ablader und in ihrem Namen. Bei der Entscheidung nahm Sir Wm. Scott an, daſs die Ablieferung an den Consignenten nicht durch die Einhändigung an den Capitain erfolgt sei, und gab das Eigenthum frei *). Er sagte bei der Entscheidung:

„In Zeiten eines tiefen Friedens, wenn keine Aussicht eines sich nahenden Krieges obwaltet, würde sicher nichts Illegales darin seyn, dahin zu contrahiren, daſs der ganze Risiko auf den Consignenten fallen soll, bis die Güter in den Besitz des Consignatair kommen. In Friedenszeiten mögen sie ihren Risiko theilen wie es ihnen beliebt, und niemand hat ein Recht zu sagen, daſs sie es nicht sollen, und es würde durchaus nicht illegal

*) Robinson 2. Pag. 133.

seyn, Güter die nicht während eines Krieges, oder bei kriegerischen Aussichten, verschifft wären, für Rechnung des Consignenten gehen zu lassen. In Kriegszeiten kann es aber nicht erlaubt werden, weil es alle Capturen endigen würde. In allen Fällen würde der Risiko auf den Verschiffer gelegt werden, wo dies zum Schutz nöthig wäre. Bei jeder kriegerischen Aussicht würde dieses Auskunftsmittel, bei allen Consignationen, von neutralen Häfen nach dem feindlichen Lande gebraucht werden, in offenbarer Verletzung aller Kriegsrechte. Man hat den Contract daher in Kriegszeiten für ungültig erachtet, oder um es bestimmter auszudrücken, es ist ein Contract, der, wenn er in Kriegszeiten gemacht ist, diese Wirkung hat, daſs der Captor ein Recht hat, die darauf Bezug habenden Waaren anzuhalten und sie für sich selbst zu gebrauchen. Da er alle die Rechte hat, die seinem Feinde angehören, so ist er auctorisirt, seine Besitzergreifung für eins und dasselbe mit der wirklichen Ueberlieferung an den Feind zu halten, und von dem Ablader, der die Waaren zur Zeit eines Krieges an Bord sandte, muſs man annehmen, daſs er die Regel kannte, und daſs er sich bei seiner Uebereinkunft mit dem Consignatair, gegen den Eintritt irgend eines durch Captur für ihn entstehenden Verlustes wird gesichert haben. Mit anderen Worten, er ist ein bloſser Versicherer gegen Seegefahr, und er hat nichts mit der Captur zu thun, deren Schaden ganz auf den Consignatair fällt. Wenn dieser aber die Bezahlung der Waaren verweigert, und die Wechsel auf die Ablader zurückgehen läſst, so muſs man annehmen,

dafs der Ablader zu seinem eigenen Besten gegen diesen Zufall sich wird gesichert haben, sonst hat er unvorsichtig und unbesonnen gehandelt. Der vorliegende Contract ist nicht von dieser Art. Er besteht als ein gesetzlicher Contract, der gemacht wurde, während weder Krieg noch Aussicht dazu vorhanden war. DieGüter wurden auf Gefahr des Abladers versandt. Wenn sie verloren gegangen wären, welchem anderen würden sie verloren seyn, als dem Ablader? Giebt es einen sicherern Probirstein für das Eigenthum? Dies ist das wahre Criterion der Eigenthümer, dafs, wenn sie die Personen sind, die es verlieren, sie auch als die Eigenthümer angesehen werden müssen. Die Ablieferung ist nicht an den Capitain für den Consignatair gemacht, sondern dieser sollte in dem Namen des Abladers die Waaren an den Consignatair abliefern, bis zu welcher Zeit man folgern mufs, dafs sie das Eigenthum des Abladers verbleiben. Was die Bezahlung der Fracht betrifft; so ist diese unwesentlich, da der Käufer nothwendig am Ende die Fracht bezahlen mufs *). "

Ein anderes Beispiel davon, wie nothwendig es ist, gehörig ausgefüllte Connoissemente in Kriegszeiten mit den Waaren gehen zu lassen, zeigt folgender Fall:

Ein Amerikaner, Herr Ingraham, hatte eine Ladung an einen in Frankreich anwesenden jungen Amerikaner, Herrn Gelston, addressirt. Dieser wandte sich wegen seiner Unerfahrenheit in Handelsgeschäften,

*) Robinson 4. Pag. 501.

an den Generalconsul seiner Nation, Herrn Skipwith in Paris, welcher für den Verkauf der Ladung sorgte, und statt Retouren zu schicken Ingraham rieth, auf Hamburg für den Ertrag seiner Ladung zu trassiren, woselbst er bei Herr N. desfalls Fonds für ihn haben wollte. Ehe die Tratten in Europa ankommen konnten, schickte Herr Skipwith via Havre eine Quantität Silber in Stangen nach Hamburg, die von dem Agenten von Skipwith in Havre verschifft, und die an Herrn N. in Hamburg, mit dem er in vielfachen Geschäftsverbindungen stand, addressirt waren. Diese Silberbarren gingen ohne Connoissement, blofs mit folgender Note: „So und so viele Barren, für Rechnung von Herrn Gelston an Herrn N. in Hamburg, abzuliefern.“ Die Engländer brachten dieses Silber auf, und es wurde als das Eigenthum von Ingraham reclamirt, indem das desfalsige Affidavit besagte, dafs es der Ertrag seiner nach Europa geschickten Ladung sei, und einzig und allein zur Honorirung seiner Tratten hätte dienen sollen; allein Sir Wm. Scott erklärte: dafs das Eigenthum an dieses Silber, zur Zeit der Wegnahme, dem ursprünglichen Verschiffer, Herrn Skipwith, noch angehörte. Er sagte: Behielt Skipwith sich nicht die Macht vor, andere Verfügungen in Hinsicht des Geldes zu treffen, ohne dafs Ingraham oder Gelston irgend ein Recht hatten, ihn daran zu verhindern? Da dem so ist, so verblieb das Eigenthum bei Skipwith, es war eine Verschiffung an seinen Agenten, seiner Ordre unterwürfig, da weder Herr Ingraham noch Herr Gelston ein Papier

hatten, welches ihnen Macht darüber ertheilte. Er condemnirte das Eigenthum *).

Drittens mufs es den Namen des Capitains und das Domicil desselben enthalten.

Letzteres ist im Norden nicht gewöhnlich, weil das Domicil des Capitains aus anderen Papieren am Borde erhellet.

Viertens den Namen und die Gröfse des Schiffes.

In den Nordischen Häfen fügt man die Nationalität des Schiffes hinzu, welches indefs unwesentlich ist, da solche aus anderen Papieren erhellet.

Fünftens den Namen des Abgangs- und Bestimmungsortes.

Ladet ein Schiff in Kriegszeiten von zwei Oertern, z. B. von Hamburg und Altona, so ist es, um Weiterungen der Kaper zu vermeiden, rathsam zu sagen: welches bei Altona und Hamburg auf der Elbe in Ladung liegt. Auch ist es rathsam, dafs die Connoissemente nicht später datirt werden, als der Anfang der Reise im Journal bemerkt wird, obgleich Schiffe oft einen Flufs hinunter gehen, und die Capitaine, zur Beendigung ihrer Geschäfte, noch zurück bleiben. Man sehe darüber die Entscheidung über das Schiff Freundschaft-Brower nach **).

*) Robinson 4. Pag. 31.

**) Handbuch des Seerechtes. 2r Theil. Pag. 366.

Büsch ist der Meinung *): Dafs, wenn ein Kaufmann seine Güter schon auf dem Flusse, oder ehe die allgemeine Löschung anfängt, auf ein Connoissement verlangt, der Schiffer nicht verpflichtet sei, sie ihm zu liefern, und erzählt einen Fall, in welchem ein Kaufmann, der Bankerott machen wollte, ein an ihn addressirtes Schiff unten auf dem Flufs entladete, welches gleich retour segelte, ohne in den Bestimmungshafen einzulaufen, so dafs er Gelegenheit hatte, es für nicht angekommen oder verloren auszugeben. Sobald ein Capitain aber ein quitirtes, gehörig indossirtes Connoissement hat, kann er schwerlich mit Erfolg in Anspruch genommen werden.

Ferner enthält das Connoissement die Bestimmung der Fracht, und am Rande die Marken und Nummern der verladenen Objecte, und die Verpflichtung abseiten des Capitains, die Güter wohlconditionirt, Gefahren der See ausgenommen, an die Ordre des Verschiffers, oder an einen in dem Connoissement bestimmten Mann, oft an ihn oder seine Ordre abzuliefern.

Das Preufsische Gesetzbuch enthält Bestimmungen die den Französischen ähnlich sind **), und verfügt, dafs die Waaren durch Aushändigung des Connoissements und der Factur, gültig verpfändet werden können ***). Es ist den Connoissementen gewöhnlich noch die

*) Zusätze zu seiner Darstellung der Handlung. 3r Bd. Pag. 212.

**) In dem Preufsischen Gesetzbuche. §. 1668—76.

***) Ebendaselbst, im ersten Theile. §. 367.

Wechselclausel hinzugefügt, dafs wenn ein Connoissement erfüllt sei, die andern null wären *).

Ein Capitain mufs sich sehr, in Hinsicht der Differenz des Courses, in Acht nehmen. Er ist nicht allenthalben durch Coutümen, oder gerichtliche Entscheidungen, festgesetzt, welche z. B. in Hamburg in Hinsicht von Fracht, das Pfund Sterling für 15 Mk., unabhängig von dem Cours erklärten, und dafs die Marken der Waaren deutlich aufgesetzt werden, sonst kann er Verlüste durch Vertauschungen und Irrungen bei der Ablieferung erleiden.

Der Capitain Nielsen, von dem Schiffe der neue Adler, hatte in Oporto für Hamburg 11 Kisten weissen Zucker geladen, gemerkt H et Q, und lieferte nur 10 ab. Der Consignatair weigerte sich, eine Kiste braunen Zucker ohne Marke anzunehmen, welche der Capitain für die quästionirte Kiste ausgab, und verlangte, indem er sein Connoissement und die Factur producirte, die in dem Connoissement specificirte Kiste, oder den Werth in Hamburg mit Bco.Mk. 1430: 3 fsl. Die Sache kam dem Rheder theuer zu stehen.

Es sind drei oder vier Exemplare von dem Connoissement, für den Ablader, den Empfänger, den Capitain und allenfalls ein viertes für den Rheder auszufertigen. Diese müssen von dem Capitain und dem Ablader in den ersten 24 Stunden nach der Verladung unterzeichnet werden;

*) Abbott. Pag. 202.

wogegen der Ablader in gleicher Frist dem Capitain die Acquits (Zollquitungen) für die geladenen Waaren liefern muſs. In dem Revolutionskriege wurden viele Schiffe und Ladungen aus dem einzigen Grunde condemnirt, weil die Capitaine, zumal in der Mittelländischen See, die Nachlässigkeit begingen, die Exemplare von den Connoissementen, welche sie am Borde hatten, nicht zu unterzeichnen. Sie haben sich vor dieser Nachlässigkeit sehr zu hüten, wenn es auch jetzt der Grundsatz des Französischen Prisenconseils ist, daſs in Fällen, in welchen kein Betrug präsumirt wird, nach dem zweiten Artikel des Reglements von 1778, ein Papier, welches en regle ist, das mangelhafte, null und nichtige Papier, suppliren kann. Ein in obiger Ordnung sich befindendes Connoissement hat Glaubwürdigkeit zwischen allen interessirten Partheien und zwischen ihnen und den Versicherern. Im Falle der Verschiedenheit, entscheidet das Exemplar des Capitains, wenn es von dem Ablader, oder seinem Commissionair, unterschrieben ist, für den Capitain, und dasjenige, welches in den Händen des Abladers oder Empfängers befindlich ist, für ihn, wenn es von dem Capitain sich unterschrieben befindet *).

Jeder Commissionair oder Empfänger, welcher die im Connoissement, oder die in der Certepartie, benannten Waaren empfangen hat, muſs den Capitain darüber quitiren, unter Gefahr in alle Schäden und

*) Ordenanza de Bilbao. 18 — 38.

Kosten, und selbst in Liegegeld, verurtheilt zu werden.

In der Praxis erhalten die Capitaine keine andere Quitung, als diejenige, in dorso der Connoissemente von demjenigen, welchen der Empfänger absendet, von seinem Everführer, Commis, oder einem anderen Untergeordneten, um die Waaren zu holen; und diese Quitung entscheidet nur die Thatsache des Empfanges, nicht die anderen Puncte, die aus der Verpflichtung des Capitains entspringen.

Die Clausel des Connoissements, „Gefahren der See ausgenommen," ist seit einigen Jahren in den gedruckten Formularen in England dahin ausgedehnt, daſs man hineinsetzt, „die Fügungen Gottes, des Königes Feinde, Feuer, und alle andere Gefahren und Zufälle der See, der Flüsse und der Schifffahrt, von welcher Art und Natur sie seyn mögen, ausgenommen." In den Westindischen Connoissementen findet, weil in Westindien alle Waaren durch Böte an Bord gebracht werden, diese Abänderung Statt, „alle Gefahren, von welcher Art und Natur sie seyn mögen, vorbehältlich, allein die Bootsgefahren, so weit Schiffe dafür haften, ausgenommen."

Gegen die Leckage schützt der Capitain sich vor aller Verantwortung, wenn er bei nassen Waaren, bei Unterzeichnung des Connoissements hinzusetzt: „frei von Leckage und Beschädigung."

*) Abbott. Pag. 203.

Die Ablader haben dem Capitain das Connoissement zu präsentiren, und segelt er ab, so ist es ihre Schuld. Am Borde der Fregatte Caldéenne, Capitain Bonnecorse, hatten die Kaufleute Boyenet et Aynel, 4 Ballen Laken verladen, ohne sich ein Connoissement zeichnen zu lassen. Nachdem das Schiff abgegangen war, kamen sie bei Gericht ein, daſs der Rheder ihnen eins zeichnen mögte. Die Admiralität in Marseille legte ihnen den Beweis der geschehenen Verladung auf, und nachdem sie diesen geführt, gab sie ihnen einen Attest, der ihnen statt des Connoissements dienen sollte, und sprach den Rheder und den Capitain von aller Verantwortlichkeit, unter Erstattung ihrer Kosten, frei, welche Entscheidung in Appellatorio bestätiget wurde *).

Die Capitaine sind gewöhnlich sehr nachlässig in Hinsicht der Waaren die sie selbst verladen, oder die sie als Pacotille für ihre Freunde mitnehmen. Bei Todes- oder anderen Unglücksfällen entstehen oft, in Hinsicht der Versicherung, die weitläuftigsten Streitigkeiten über die fehlenden Eigenthumsbeweise. Das alte Französische Gesetz schrieb vor, daſs der Capitain das Connoissement, welches er über Waaren für eigene Rechnung ausstellte, von dem Consul in dem Abgangshafen sollte paraphriren lassen.

In den Französischen Häfen avertiren die Frachtfahrer ihre Schiffe zur Fracht à la Quillette, d. h. sie

*) Emérigon. I — 313.

engagiren sich, Güter für eine gewisse Fracht einzunehmen, wenn sie einzelne Güter bis zu dem Belauf ihres ganzen, oder Dreiviertheil ihres Schiffsraums erhalten können. Sind sehr viele bei ihnen besprochen, so zeigen sie dies denjenigen an, die sich bei ihnen engagirt haben, und von dieser Zeit an sind die Partheien sich einander verbunden, bis dahin nur der eventuelle Ablader dem Capitain, nicht der Capitain dem Ablader *). Ueber die Stauung der Stückgüterladungen entsteht oft Streit, der dahin zu schlichten ist, dafs die Stauung nach allgemeinen Seegesetzen vorgenommen seyn mufs, d. h. dafs die nassen und schweren Waaren unten und die trocknen und leichten oben gestauet seyn müssen, um den Capitain freizusprechen. Die Officiere des Schiffes müssen auf die Stauer gehörige Aufsicht haben. Glauben sie, dafs geschworene Stauer etwas versehen, so ist es vorsichtig gegen sie protestiren zu lassen, und den Umstand im Journal zu bemerken, so wie schlecht gestauete und unterweges beschädigte Waaren, ehe man sie löscht, durch Kunstverständige in ihrer Schiffslage besichtigen zu lassen.

Die Befrachtung a forfait in Frankreich betrifft Güter unter 100 Pf., z. B. Feigen oder Rosinen in Körben, Oliven, Anchovis und dergleichen Waaren, deren Fracht von einer speciellen Bestimmung abhängt, eben so wie die Bestimmung von Gold oder Silber, oder andern kostbaren Gegenständen. Was über 100 Pf. an

*) Valin. T. I. Pag. 640.

Gewicht ist, dafür ist die Bestimmung der Fracht immer nach Tonnen oder Quintals. Die Fracht von Eisenstangen und Mauersteinen wird entweder nach Tonnen bestimmt, oder nach Stückzahl. Unter Quintal versteht man ein Gewicht von 100 Pf., und unter Tonne gewöhnlich 20 Quintal oder 2000 Pf., oder einen Raum von 42 Cubickfuſs *).

Im Falle, daſs gegen das Wissen des Schiffers Waaren an Bord gebracht worden sind, hat er ein Recht, wenn sein Schiff sich auf der See dadurch überladen zeigt, sie, nach dem Rathe seiner Leute, in See zu werfen **). Ist sein Schiff nicht überladen, so hat er ein Recht, wenn er die Verladung noch am Abgangshafen entdeckt, sie entweder ans Land zu setzen, oder für die höchste Fracht nach dem Orte, wohin er geht, mitzunehmen. Valin ***) bezweifelt, daſs, falls er Echelles macht, d. h. in mehreren Oertern vorgeht, er das Recht habe, sie an einem anderen Orte auszusetzen, als wohin sie ursprünglich bestimmt sind.

Für das Gut welches der Capitain auf Fracht annimmt, aber liegen läſst, muſs er dem Kaufmann so viel ersetzen als es an dem Orte, wohin es bestimmt war, gekostet haben würde, und ginge es dadurch, daſs es zurückgeblieben ist, verloren, so geht es dem Schiffer verloren; denn, sagt das Consulat: dieses Gesetz

*) Le nouveau Valin. Pag. 217.

**) Code de commerce. §. 420.

***) Valin. Tom. 1. Pag. 648.

ist deswegen gemacht, weil viele Schiffer im Anfange, wenn sie eine Reise unternehmen, die Stückgüter zu einer geringen Fracht schliefsen, und wenn die Reise vor sich geht, Güter finden, wofür sie eine gröfsere Fracht erhalten können. Wenn nun diese Vorschrift nicht wäre; so würden sie das Gut, welches wenig Fracht giebt, liegen lassen, und das nehmen wofür gröfsere Fracht bezahlt wird *). Es mufs aber gegen den Schiffer, wegen der liegenbleibenden Güter, protestirt werden **).

Läfst der Schiffer Güter liegen, so kann der Eigenthümer sie ihm auf seine Gefahr und Kosten nachsenden, nachdem er zuvor protestirt hat. Verliert der Capitain sein Schiff, so mufs er doch die Kosten, wegen der in Hinsicht der zurückgelassenen Waaren veränderten Assecuranz, tragen ***). Wird der Schiffer aber durch Sturm gezwungen, Güter zurückzulassen, so kann der Eigenthümer keine Schadloshaltung fordern. Ohne des Eigenthümers Einwilligung darf der Schiffer keine Waaren auf das Verdeck oder an die Seiten des Schiffes hängen ****).

Kein Capitain darf mit einem anderen Schiffe, selbst wenn es gröfser und besser ist, ohne des Abladers

*) Consulat. Cap. 88.
Dänisches Gesetz. 4 — 2 — 6.

**) Consulat. Cap. 88.

***) Preufsisches Landrecht 2. §. 1664.

****) Preufsisches Landrecht 2. §. 1666.

Zustimmung Güter verladen, die er selbst zu überbringen angenommen hat, ohne bei dem Verlust derselben für alle Schäden und Kosten aufkommen zu müssen *).

Das Russische Seerecht setzt fest **): Dafs, wenn ein Schiff unterweges Havarie macht und dem Eigenthümer der Waaren durch die, wegen Reparatur des befrachteten Schiffes verspätete Ankunft der Waaren zu der bestimmten Zeit, (nämlich Jahreszeit) ansehnlicher Schade erwachsen könnte, es dem Schiffer nicht untersagt sei, ein anderes Schiff zu miethen, und die Waaren zu verführen, und dafs die Fracht für diese Fahrt, nach den Gesetzen regulirt werden solle.

Das Dänische Gesetz ***) besagt: Wenn jemand einem Capitain Stückgüter zur bestimmten Zeit versprochen hat, und sie nicht in der bestimmten Zeit sendet; so mufs der Capitain gegen ihn protestiren lassen, und hat Ansprüche auf die volle Fracht ****), wenn er bei seinem Abgang, den er nicht zu verschieben braucht, dreien seiner Leute (besser einem Notar und Zeugen) den leeren Raum zeigt. Kann er aber, ohne sich aufhalten zu dürfen, andere Güter in die Stelle der nichtgelieferten bekommen; so geniefst der Kaufmann, der

*) Consulat. Cap. 89.

**) Russisches Seerecht. Art. 150.

***) 4 — 2 — 4.

****) Schwedisches Seerecht. 2 — 5.
Preufsisches Seerecht 2. §. 1644. 46 u. 47.
Russisches Seerecht. Art. 143.

nicht geliefert hat, die Fracht, hat aber den Capitain wegen des Ein- und Ausschiffens und wegen seiner Mühe, zufrieden zu stellen *). Will einer von den Abladern vor Abgang des Schiffes löschen, und es kann ohne Aufenthalt der Reise geschehen; so geniefst der Schiffer die volle Fracht, wofern ohne Aufenthalt des Schiffes nicht andere Güter in die Stelle geschafft werden, in welchem Falle es in Hinsicht der Fracht, wie oben erwähnt worden, gehalten wird.

Das Preufsische Seerecht setzt hinzu: Dafs der Kaufmann, der einseitig löscht, allen anderen für jeden aus Versäumnifs oder sonst irgendwo entstehenden Schaden haften, und wenn es verlangt wird, Sicherheit dafür stellen mufs. Wollen alle löschen; so ist nur die halbe Fracht zu bezahlen. Wenn ein Kaufmann die an Bord zu liefernden Waaren nicht erhalten kann, so kann er andere senden, wenn diese nicht zum Nachtheil der schon geladenen sind, oder seinen Schiffsraum anderen überlassen **).

Ist Uneinigkeit unter den Abladern, indem einige gegen die halbe Fracht löschen wollen, andere die Absegelung des Schiffes verlangen, so entscheiden Vota majora über Löschen und Nichtlöschen.

Scheitert ein Frachtschiffer, und es wird etwas Gut geborgen, so geniefst er so viel Fracht, nach Abzug des

*) Preufsisches Seerecht 2. §. 1653.

**) Russisches Seerecht. Art. 144.

Berglohns und der Kosten, als ihm nach dem Theile des Gutes und nach der Reise verdient zu haben, von Rechtswegen zuerkannt werden kann. Doch sind Schiffer und Kaufmann nicht weiter gegeneinander, nach dem Schwedischen Seegesetze, verbunden, als des einen Schiff und das Gut des andern geht, es wäre denn, dafs etwas dem entgegen in Verträgen beliebt wäre *).

Stirbt Vieh, was verschifft ist, es mag in Bausch und Bogen oder Stückweise verdungen seyn; so hat der Schiffer, wenn er ohne Verschulden ist, dennoch die ganze Fracht zu geniefsen **).

Wenn der Capitain mit Stückgütern ankommt und Havarie gemacht hat; so mufs er ja die einhabenden Waaren nicht eher fahren lassen, falls nicht, wie in Hamburg, Deputirte für Schiff und Ladung ernannt sind, die das Nöthige in Hinsicht des Cautionspunctes besorgen, bis er Caution für die Fracht und den Beitrag zur Havarie grosse hat, welcher den Waaren zur Last fällt; dies ist auch in England ***) Gebrauch. Da man sich oft über den Belauf derselben täuscht, ehe die Dispache aufgemacht ist, und keine Forderung zu haben glaubt, bis man sie aus der Dispache ersieht; so ist die Vernachlässigung dieser Vorsichtsmaafsregel eine Quelle von Processen und Weitläuftigkeiten. Ein Altonaer Schiffer, führend das Schiff: Die Frau Anna, hatte eine

*) Schwedisches Seerecht. 2 — 12.

**) l. c. 2 — 13.

***) Abbott. Pag. 228.

Ladung Kupfer und Theer von Kopenhagen auf Altona ein, erlitt Havarie grosse auf der Reise, und lieferte seine Waaren auch an den Hamburger, bona fide, ohne Caution für Fracht und Havarie in Altona zu verlangen, ab. Wie die Dispache erschien, kam dem Eigenthümer des Theers ein Saldo zu, der deshalb sich an den Schiffer hielt, und sein Fahrzeug mit Arrest belegte. Der Hamburger hatte die Summe einzuschiefsen, die der Eigenthümer des Theeres nach der Dispache zu fordern hatte, entlegte sich aber zu zahlen, und die Kriegsunruhen verhinderten lange, zum Schaden des Schiffers, dafs er darum besprochen werden konnte.

Das Preufsische Seerecht besagt *): Der Schiffer darf, wenn die Connoissemente bereits ausgefertigt sind, die Zurücknahme der eingeladenen Güter, weder ganz noch zum Theil, eher gestatten, als bis alle Exemplare der Connoissemente herbeigeschafft und cassirt worden. Hat er dieser Vorschrift zuwider gehandelt, so haftet er jedem dritten redlichen Inhaber eines solchen Connoissementes eben so, als wenn die eingeladenen Güter nicht wären zurückgegeben worden.

Wie gefährlich es für einen Schiffer ist, Connoissemente zu zeichnen ehe er Waaren empfängt, oder die bereits empfangenen ohne Zurückempfang des gehörig indossirten Connoissementes auszuliefern, beweist folgender Fall:

Im Sommer 1806 lag das Hamburger Schiff Wachsamkeit, geführt von Capitain Laurens

*) Preufsisches Landrecht 2. §. 1655 u. 56.

Haar, zu Philadelphia, in Ladung auf Stückgüter nach Tönning oder Hamburg. In dieses Schiff verladete Christian Gottlieb Schneider in Philadelphia 266 Fässer Harz und 12 Oxhöfte Tabacksstengel. Der Schiffer zeichnete über diese Güter 5 Connoissemente, welche an Ordre gestellt, und worin bemerkt wurde, daſs dieselben für Rechnung und Gefahr des Abladers gingen. Ein Connoissement wurde von dem Ablader in blanco indossirt, und an das Handlungshaus Schneider et Comp. in Hamburg übersandt. Dieses händigte das Connoissement, in blanco indossirt, nebst Facturen, Charles T. Vogel daselbst ein, um mit zur Wiederbezahlung der ihnen vom Letzteren vorgeschossenen 40000 Mk. Bco. zu dienen. Mittlerweile vereinbarte sich der Schiffer Haar, weil die Ausfuhr des Harzes, als Kriegscontrebande, verboten war, mit dem Ablader Schneider dahin, daſs dieser die 266 Fässer Harz zurücknahm, ihm statt derselben 2 Oxhöfte Tabacksstengel, 13 ganze und 12 halbe Tiercen Reis und 12652 Pf. Tabacksstengel wieder an Bord gab, und dabei wurde bestimmt, daſs die über die gedachten Güter gezeichneten Connoissemente bei dem Schiffer Haar zu seiner Sicherheit, wegen der an ihn für die wieder gelöschten 266 Fässer Harz zu machenden Ansprüche, verbleiben sollten, und daſs er die, statt derselben empfangenen Güter, so lange zurückzubehalten berechtigt sei, bis ihm das Connoissement zurückgeliefert und annullirt worden. Ueberdies verpflichtete der Ablader Schneider sich, dem Schiffer Haar, wegen aller zu machenden Ansprüche und Forderungen, in Betreff der 266 Fässer Harz,

einzustehen und ihn deshalb schadlos zu halten. Ueber diese Vereinbarung wurde von einem Notarius eine Acte ausgefertigt und von beiden Seiten unterschrieben. Nachdem das Schiff seine Ladung erhalten, segelte es ab und lief in Tönning ein. Nun traten die Herren A. Suhr et Comp. daselbst mit dem, wie erwähnt, an Vogel in Hamburg übertragenen und von diesem in blanco indossirten Connoissement auf, und forderten von dem Schiffer Haar die Auslieferung der darin benann- 266 Fässer Harz und 12 Fässer Tabacksstengel. Der Schiffer bezog sich auf die mit dem Ablader geschlossene Vereinbarung, und verlangte die Annullirung jenes Connoissements, wogegen er sich zur Ablieferung der statt des Harzes eingenommenen Waaren erbot. A. Suhr et Comp. waren damit nicht zufrieden, sondern stellten gegen den Schiffer eine Klage an, und die Sache kam bei dem Schleswigschen Obergerichte zu Gottorff zur Verhandlung. Die Kläger bezogen sich auf das in Händen habende, auf Vogel übertragene, Connoissement. Der Beklagte führte dagegen zur Begründung der Einrede der unbefugten Klage an, daſs er nach einer Vereinbarung mit dem Ablader, das Harz gelöscht, weil dessen Ausfuhr als Kriegscontrebande verboten sei, und producirte das vorerwähnte Document.

Nach verhandelter Sache wurde, unterm 9ten Juli 1807, vom gedachten Obergerichte erkannt:

Daſs Kläger den Werth der im Connoissemente angeführten 266 Fässer Harz und 12 Fässer Taback zu vergüten, auch den

erweislichen Schaden nach gerichtlicher Bestimmung zu ersetzen schuldig sei.

Ehe der Krieg 1807 zwischen Dänemark und England ausbrach, war Leinen am Bord eines Altonaer Schiffes verladen. Der Capitain verweigerte die Rücklieferung der Leinen, über die ein Connoissement bloſs an das Haus, von dem ein Compagnon die Rücklieferung verlangte, nach St. Thomas gesandt war, selbst nachdem das Connoissement nach abgelaufenem Proclam für mortificirt erklärt war, ohne Caution für die möglichen Folgen, wenn das Schiff früher oder später nach St. Thomas kommen sollte, und nach gerichtlichem Erachten, muſste die Caution bestellt werden. Nach Maaſsgabe der zur Anwendung kommenden Gesetze des Abgangs- oder Ankunftshafens, oder nach Recht und Billigkeit, sind auch die Liege- oder Entschädigungsgelder für Stückgüterladungen, die nicht gelöscht worden, zu vergüten *), doch kann der Streit selten vorkommen, da in der Regel unabgeholte Stückgüter, nachdem wegen ihrer Nichtabnahme protestirt ist, gerichtlich deponirt werden können **). Wir kommen auf die Liegegelder in dem zweiten Capitel zurück, und theilen hier nur einen Fall mit, in welchem dieser Punct zur Sprache kam, ohne daſs Liegegelder durch eine Certepartie bestimmt waren.

Das Schiff Margaretha Dorothea, geführt von Schiffer Kirchhoff, wurde im Jahre 1807 von

*) Ordenanza de Bilbao. 18 — 40.

**) Ordenanza de Bilbao. 18 — 43.

Herrn R. M. Sloman befrachtet, zu Tönning eine volle und bequeme Ladung Klappholtz und Bork nach St. Andero, für neutrale Rechnung einzunehmen. Eine Certepartie wurde nicht errichtet. Den 7ten August machte der Befrachter mit dem Laden den Anfang. Den 17ten desselben Monats wurde in Tönning der zwischen Dänemark und England ausgebrochene Krieg officiell bekannt gemacht, und ein allgemeines Embargo verfügt, als etwa die Hälfte der Ladung am Borde war. Nach der Zeit erhielt der Befrachter vom Zoll die Erlaubnifs, noch eine Parthei Bork überzuladen, so, dafs das Schiff ungefähr auf dreiviertel voll ward. Die Ladung war aber noch immer unter Arrest, da die Entfernung des Englischen Interesses nicht documentirt war; der Befrachter konnte dieselbe also nicht ausclariren, sondern mufste sie erst als neutrales Eigenthum reclamiren. Da dieses sich in die Länge zog, so wurde der Schiffer im October gegen ihn auf Expedirung, oder Abnahme der Ladung gegen Bezahlung der halben Fracht, und eines Liegegeldes von 43 Mk. per Tag, vom 8ten September 1807 an bis zur völligen Entlöschung, klagbar, indem er anführte, dafs sein Schiff neutral sei, und nach dem neutralen Hafen St. Andero ungehindert absegeln könne; seine Forderung von Liegegeld gründete er darauf, dafs beim Frachtaccord stipulirt sei, dafs das Schiff in 4 Wochen beladen und für die Ueberliegetage 43 Mk. per Tonne vergütet werden solle. Der Befrachter Sloman leugnete, dafs über Liegetage und Liegegeld etwas stipulirt sei, und führte zur Begründung seiner Einrede des nicht erfüllten Contracts und der unbefugten Klage

an, dafs das Embargo nur ein temporäres Hindernifs der Abreise sei, und der Schiffer die Aufhebung desselben abwarten müsse; wenn aber der Frachtaccord, als durch höhere Gewalt aufgehoben anzusehen sei, so könne er weder halbe Fracht noch Liegegeld, sondern höchstens die Kosten des Ladens und Löschens fordern.

Hierauf erkannte der Tönninger Magistrat, unterm 17ten October 1807:

> Dafs der Befrachter schuldig sei, die Ausclarirung der Ladung unter Erstattung der Kosten zu beschaffen; in Entstehung dessen aber das Schiff von der Ladung, gegen Bezahlung der halben Fracht und des Liegegeldes, wenn selbiges salvis salvandis von dem Schiffer ratione summae und ratione termini a quo näher bewiesen worden, unter ebenfallsiger Erstattung der Kosten zu befreien.

Gegen dieses Erkenntnifs wurde von dem Befrachter appellirt; dasselbe aber von dem Königl. Obergerichte zu Gottorff, unterm 11ten Juli 1808, unter Verurtheilung des Appellanten in die Kosten der Oberinstanz, confirmirt.

Gewöhnlich werden alle Grundsätze des Miethcontractes auf den Befrachtungscontract angewandt, aber Chief justice Holt sagte in England in der Sache Coggs c. Bernard: Der Miethcontract sei von dem Frachtcontract unterschieden, und bemerkte von Letzterem: Das Gesetz verpflichtet den Frachtfahrer, dem Güter auf

Fracht anvertraut sind, für alle widrige Vorfälle, mit Ausnahme der Handlungen Gottes und der Feinde, einzustehen *).

Die Art, wie die Güter zu löschen sind, richtet sich nach den Gebräuchen der Häfen. Inländische kleine Schiffe müssen, z. B. in London, die Güter dem Consignatair, wenn er es verlangt, ins Haus liefern. Bei Schiffen die aus der Fremde kommen, endigt das Löschen auf einem Landungsplatz beim Hafen (wharf), die Verbindlichkeit des Verfrachters. Sendet aber der Consignatair einen Lichter; so muſs der Capitain denselben gehörig bewachen lassen bis er voll ist, seine Löschung geendigt hat, und das Schiff verläſst.

Bei Schiffen, die aus der Türkei nach London kommen, ist es Gebrauch, daſs die Consignataire, Leute nach dem Quarantaineplatz hinuntersenden, die Güter aufs neue zu verpacken, und im Unterlassungsfalle haftet der Capitain nicht, wenn Güter beschädigt werden, weil sie ungepackt ans Land gingen. Dunnage c. Jolliffe.

Nach der Ordenanza de Bilbao **) müssen die Kaufleute, wenn ein Schiff gelöscht wird, ihre Güter auf den Kayen, unter Auslieferung des Connoissementes, in Empfang nehmen, oder stehen selbst für den Schaden.

Wer ist, falls ein Schiff an jemand verfrachtet ist, als Eigenthümer zu erachten, in Rücksicht einer

*) Abbott. Pag. 208.

**) 18 — 44.

anderen Person, deren Gut unter Auctorität des Verfrachters verschifft wurde? In der Sache Parish c. Crawford wurde gegen Letzteren, als Rheder eines Schiffes, eine Klage angestellt, weil er, der Behauptung nach, dem Kläger das Versprechen gegeben, eine gewisse Waare von London nach Barbadoes zu führen, die dort von ihm nicht abgeliefert worden war. Die Thatsache des Falles war diese: Crawford hatte das ganze Schiff an Fletcher von London nach Barbadoes verfrachtet; der die Fracht der Ladung geniefsen sollte, aber die Fracht für die Passagiere wollte Crawford behalten, der den Capitain ernannte, und an Fletcher gelobte, für den Capitain und das Schiff einzustehen. Fletcher empfing die obigen und andere Waaren, und nahm die Fracht dafür ein, und Crawford excipirte, dafs Fletcher für die fehlende Waare aufkommen müfste. Chief Justice Lee condemnirte indefs Crawford zur Bezahlung, indem er sagte:

„Der Hauptgesichtspunct der Sache ist, ob Crawford, der, indem er das Schiff an Fletcher verfrachtete, sich als Rheder des Schiffes bekannte, seiner Rhederpflichten sich entlediget hat? Nein. Er betrachtete sich noch als den Besteurer des Schiffes, sagte für das Schiff während der Reise gut, und es war sein Capitain der es führte. In welcher Rücksicht ist der Rheder in Anspruch zu nehmen, wenn es nicht in Hinsicht dieser beiden Puncte ist? Erstens nämlich in Hinsicht des Vortheiles, den er von dem Schiffe erndtet, welches der Billigkeitsgrund ist, zweitens in Hinsicht darauf, dafs er die Direction der Personen hat, die es

führen. Aus diesen beiden Dingen zusammengenommen entsteht der indirecte Contract, der ihn bindet. Obgleich Crawford nicht diejenige Fracht geniefst die der Kaufmann für seine Waaren bezahlt, so macht ihn dies, der Billigkeit nach, doch verbindlich, dafs er die Fracht im Ganzen geniefst. Was Fletcher betrifft, so hat Crawford ihm blofs Befugnifs gegeben, Güter an Bord zu bringen. Es scheint mir, dafs die Gesetzgeber keinen solchen Rheder vor Augen haben konnten, wenn sie im Allgemeinen von Schiffsrhedern sprachen. Dieser Fletcher kann in keiner Rücksicht als Rheder erachtet werden, sondern blofs als einer, der Befugnifs erhalten, das Schiff zu benutzen. Sollte dies für ein Pactum antichreticum angesehen werden, so müfste das Schiff gänzlich, so lange wie der Contract in Kraft seyn würde, ausgeliefert gewesen seyn. Daher sehe ich nichts, welches Crawford als Rheder freisprechen kann."

Die Auctorität dieses Präjudicats ist später in England geschwächt. In dem Falle James c. Jones, wurden die Beklagten, als Rheder, für eine Quantität Rosinen in Anspruch genommen, die am Bord ihres Schiffes Seaflower auf einer Reise von Faro nach London verloren gegangen war. Thomas, der Capitain des Schiffes, hatte es in Abwesenheit seiner Rheder an Reed und Parkinson verfrachtet, zu einer Reise von Falmouth nach Faro und von da zurück nach London, die sich in der Certepartie verpflichteten, in Faro eine volle Ladung anzuschaffen und Fracht dafür per Tonne zu bezahlen. Mit Bewilligung der Agenten von

Reed und Parkinson waren die in Frage stehenden Waaren in Faro an Bord gebracht, und der Capitain hatte sich in dem Connoissement verpflichtet, sie an den Kläger auszuliefern, wenn er Fracht, laut Certepartie, bezahlte. Die Sache kam nicht förmlich zum Procefs, sondern wurde nach dem Ausspruch von Lord Kenyon, dafs Reed und Parkinson pro hac vice rücksichtlich der Kläger Rheder wären, erlediget. Nach demselben Princip war früher die Sache Vallejo c. Wheeler entschieden, in welcher der Capitain eine Deviation vorgenommen hatte, welche, rücksichtlich des Rheders, nach den Englischen Gesetzen nicht für eine Baratterie erachtet werden konnte, dafür aber von dem Gerichte der Kings Bench, in Rücksicht einer dritten Person erachtet wurde, die das Schiff durch eine Certepartie gemiethet hatte; und die, als Rheder der Reise, für die in Frage stehende Sache verantwortlich erachtet wurde *).

Dieser Entscheidung ungeachtet sind die Grundsätze, die in der Sache Parish c. Crawford aufgestellt wurden, dem allgemeinen Seerecht angemessener, wenn der Capitain unbedingt das Connoissement unterschrieben hat.

*) Abbott. Pag. 25.

Zweites Capitel.

Ueber die Befrachtung des Schiffes durch eine Certepartie, und im Allgemeinen.

Literatur.

Commercial and notarial precedents. By **Joshua Montefiore.** London 1802. 4.

In diesem Buche befinden sich die Formulare der Certepartien der Englisch-Ostindischen Compagnie, die am ausführlichsten sind, und eine Menge nützlicher Clauseln enthalten.

Pothier Traité des contrats de louage maritime. Paris 1774.

Abbott Treatise on the Law of Merchantship and Seamen. London 1804.

Diese Werke sind am ausführlichsten über die rechtlichen Principien, den allgemeinen Befrachtungscontract betreffend.

Institution au droit maritime, par **Boucher.** Paris 1803. 4.

Dieser Schriftsteller hat in dem 22sten Capitel seines Werkes alles zusammengestellt, was die früheren Französischen Schriftsteller über den Frachtcontract, in Anleitung der alten und der Französischen Gesetzgebung, gesagt hatten.

Eine Certepartie ist ein schriftlicher Contract, zwischen einem oder mehreren Befrachtern, und dem Capitain oder Rheder eines Schiffes, oder mit ihrem Gevollmächtigten, über die Miethung eines Schiffes, oder eines beträchtlichen Theiles desselben, zu einer bestimmten Reise, für Zwecke, die in der Certepartie benannt sind *). Das Wort kommt von Charta partita her, weil vormals, wie jetzt noch bei den Türkischen Pässen, dieser Contract zerschnitten wurde, und der Schiffer die eine Hälfte und der Empfänger der Ladung die andere Hälfte erhielt. Die bisherigen Hauptbedingungen einer Certepartie sind sich fast in allen Ländern gleich, und es giebt daher gedruckte Formulare derselben, zur Ausfüllung, in allen grofsen Städten, woselbst sie gewöhnlich vor Notarien, oft vor Schiffsmaklern **), oder auch gerichtlich, zuweilen auch blofs privatim errichtet und unterschrieben werden. Der Französische Code de commerce ***) fordert, dafs der Frachtcontract schriftlich abgefafst seyn mufs. Er enthält den Namen und die Trächtigkeit des Schiffes, den Namen des Capitains, den Namen des Be- und Verfrachters, die zum Löschen und Laden bestimmte Zeit, und den Ort, den Preis der Fracht, und ob die Befrachtung theilweise oder ganz ist, und die Bestimmung der Liegegelder ****). Wenn die Zeit zum Löschen und Laden nicht durch die Uebereinkunft

*) Ordenanza de Bilbao. 18 — 1 — 2.

**) l. c. 18 — 3.

***) Art. 273.

****) Ordenanza de Bilbao. 18 — 4.

der Partheien bestimmt ist; so richtet sie sich nach dem Gebrauch der Plätze wo die Schiffe sich befinden. Wenn ein Schiff monatsweise befrachtet ist, so fängt die Fracht von dem Tage an, da das Schiff unter Segel geht, falls die Partheien nicht eines anderen übereingekommen sind. Wenn vor dem Abgange des Schiffes ein Verbot des Handels mit dem Lande ergeht, wohin das Schiff bestimmt ist; so ist der Contract ohne gegenseitigen Schadensersatz aufgehoben *). Der Ablader steht die Kosten des Ladens und Löschens. Wenn eine Gewalt von höherer Hand nur den Abgang des Schiffes für eine Zeit hindert; so bestehen die Verträge, und es findet wegen des Aufenthaltes kein Schadensersatz Statt **). Sie bestehen gleichfalls, und es findet keine Frachtverbesserung Statt, wenn die höhere Gewalt während der Reise eintritt und einen Aufenthalt veranlaſst. So disponirt auch das Dänische Gesetz ***). Das Consulat macht in Hinsicht der Frachtverbesserung die Ausnahme der höheren Gewalt nicht ****), und das Schwedische Seerecht schreibt bei dem Contracte auf Zeit, selbst bei eingetretener höherer Gewalt, die Frachtverbesserung vor †). Während der Anhaltung kann der Ablader auf seine Kosten die Güter löschen lassen, unter der Verbindlichkeit, die Güter wieder zu verladen, oder den

*) Auch nach der Ordenanza de Bilbao. 18 — 8.

**) So verfügt auch die Ordenanza de Bilbao. 18 — 10.

***) 4 — 2 — 7.

****) Cap. 186.

†) 1 — 2 — 3.

Capitain zu entschädigen. Mufs ein Schiff nach angetretener Reise wieder zurückkommen, so ist die ganze Fracht fällig, wenn der Ablader seine Waaren zur freien Disposition verlangt*). Selbst aber wenn ein Schiff hin und her befrachtet ist, und das Schiff auf der Hinreise dem Bestimmungshafen schon nahe war und zurück mufs, kann es keine Retourfracht verlangen, sondern mufs sich mit der Hinfracht begnügen **). Falls der Bestimmungshafen blockirt ist, mufs der Capitain, wofern er nicht andere Ordres hat, sich nach dem nächsten Hafen derselben Macht hinbegeben, in welchen einzulaufen ihm erlaubt ist. Wir bitten über diesen Punct überall zu beherzigen, was in England Rechtens ist. Schiff, Zubehör, Geräthschaften, Fracht und die Ladung, haften respective für die Erfüllung der eingegangenen Conventionen.

So weit gehen die gesetzlichen Vorschriften des Code de Commerce in dem Titel von Certepartie und Befrachtungen.

Nach den Gebräuchen der See ist Nachstehendes der allgemeine Inhalt der Certepartie. Was die gewöhnlichen Bedingungen von Seiten des Befrachters betrifft; so bestehen sie darin, dafs das Schiff hecht und dicht, und mit allen für die vorhabende Reise erforderlichen Nothwendigkeiten, vorzüglich mit den gehörigen Schiffsdocumenten

*) Eben so disponirt das Dänische Gesetz. 4 — 3 — 22 und das Hanseatische. 3 — 17.

**) Dies besagt auch die Ordenanza de Bilbao. 18 — 22 u. 23.

und Seepässen wohl versehen, und an einem bestimmten Tage bereit sei, um in einer zu bestimmenden Anzahl von Tagen die Ladung an Bord zu nehmen; dafs das Schiff nach Completirung der Ladung, bei dem ersten günstigen Winde und der ersten Gelegenheit, nach dem Bestimmungshafen abgehen, und daselbst an den Empfänger die Ladung in demselben Zustande, wie sie an Bord gekommen ist, abliefern solle. Der Befrachter dagegen verpflichtet sich, das Schiff mit einer bestimmten Ladung in bestimmten Tagen im Abgangshafen zu beladen und im Bestimmungshafen entlöschen zu lassen, und die bedungene Fracht und Liegegelder zu bezahlen.

Man kann die Reisen mit Certepartien in viererlei Arten abtheilen,

1. in ausgehende Reisen,
2. ausgehende und Retourreisen,
3. durchstehende Reisen, wenn Schiffe an mehreren Orten zu löschen und zu laden haben, z. B. befrachtet werden von Hamburg nach Archangel, von da nach Lissabon, und von dort zurück nach Hamburg,
4. Küstenreisen, wie z. B. längs der Küste von Guinea, um Gold und Elfenbein einzutauschen. Die Franzosen machen häufig dergleichen Reisen von einem Hafen der Levante nach einem anderen, welches sie faire des échelles nennen.

Bei der zweiten und der letzten Befrachtungsart entstehen häufig Processe über die Retourladungen, und ob bei einem Unglücksfalle für die ausgehende Reise

ein Theil, und welcher Theil der stipulirten Fracht bezahlt werden solle. Es würde gut seyn, dafs schon zum voraus in der Certepartie, im Falle eines Unglücks, der zu bezahlende Theil der Fracht bestimmt, und dafs ferner darin bemerkt würde:

Nach Ablauf der Liegetage im Hafen, in welchem die Retourladung einzunehmen ist, hat der Capitain blofs dem Correspondenten des Abladers notarialiter anzuzeigen, dafs er zu laden bereit sei, und sich darüber mit einer Acte zu versehen. Fängt der Ablader hierauf in den ersten 24 Stunden nicht an, die Ladung an Bord zu senden; so hat der Schiffer anderweitig sein Schiff zur Fracht nach seinem Retourhafen auszubieten. Kann er, laut einer sich darüber zu verschaffenden Notariatacte, keine Ladung sofort erhalten; so ist er berechtigt in Ballast zu versegeln.

Die Dispositionen vieler Gesetze zielen auf diese, in der Natur der Sache gegründete Maafsregel *). Der Capitain hat weder nöthig, sich auf gerichtliche Citationen des Correspondenten einzulassen, noch ihn gerichtlich zu belangen. Nur in dem einzigen Falle, dafs der Correspondent ihm die Innavigabilität seines Schiffes vorwirft, hat er durch Kunstverständige (wenn es möglich ist, auch von Schiffscapitainen die in seinem Heimathslande, oder in dem Lande des Befrachters zu Hause

*) Dänisches Seerecht. 4 — 2 — 4.
Preufsisches Seerecht. §. 1639—47.
Cod. Ven. 3 — 2 — 5.
Russisches Seerecht. 1 — 7 — 143.

gehören) sein Schiff in Gegenwart eines Notarii besichtigen, und sich eine Urkunde darüber geben zu lassen, und ist berechtigt, auf dieses Document Fautfracht zu fordern. Beispiele, die weiter unten folgen, werden die Nothwendigkeit dieser Maaſsregel erläutern.

So wünschet auch Sir Wm. Scott, in Hinsicht einer anderen Seebegebenheit, eine neue Clausel in die Certepartie gesetzt. Es ist sehr zu bedauren, sagt er nämlich, daſs Certepartien keine Bestimmungen für Captur- und Recapturfälle enthalten. Zufälle dieser Art kommen häufig vor, und es würde sehr natürlich seyn, wenn Bestimmungen deshalb unter den Partheien gemacht würden. Allein in allen bisherigen Certepartien (wie schwer hält es, daſs die Menschen sich von dem gewöhnlichen Schlendrian entfernen!) ist so wenig Rücksicht darauf genommen, als wenn keine solche Sache als Captur in der Welt wäre *).

Die Clausel der Certepartie, keine Güter für andere, bei Verlust der dafür zu machenden Fracht, einzunehmen, gilt hauptsächlich nur für Güter von der Art der verschifften, die dem Befrachter den Markt verderben könnten, und von bedeutenden Quantitäten, und ist nicht auf Stabholz oder andere Garnirungsgegenstände, die der Capitain für fremde Rechnung etwa mitnimmt, anzuwenden.

In der Sache des Capitains Thomas Cordix wider Demissy, hatte der Capitain sich in einer

*) Robinson 3. Pag. 104.

Certepartie, bei einer Strafe von 200 Pesos, verpflichtet, für eigene Rechnung keine Waaren mitzunehmen. Er hatte dennoch 20 Kisten Citronen mitgenommen, und suchte durch die Einrede dieser beliebten Conventionalstrafe zu entgehen, daſs der Geist des Contractes dem Buchstaben vorgehen müsse; 20 Kisten Citronen könnten dem Befrachter den Markt nicht verderben. Das Hamburgische Admiralitätsgericht erkannte ihn indeſs schuldig dem Befrachter diese Strafe zu bezahlen*).

Aber richtiger ist es die Certepartie nach dem Handlungsgebrauche auszulegen, wie in nachfolgender Entscheidung. In der Sache Donaldson c. Forster, hatte der Verfrachter dem Befrachter den ausschlieſslichen Gebrauch des Schiffes für die ausgehende Reise zugestanden, und den ausschlieſslichen Gebrauch der Cajüte, indem es dem Capitain verboten war, Passagiere mitzunehmen. Der Verfrachter behauptete, daſs bei Certepartien dieses Inhalts, der Handelsgebrauch dennoch dem Capitain erlaube einige Artikel für eigene Rechnung mitzunehmen. Lord Kenyon erlaubte, daſs über diesen Gebrauch Zeugen sistirt würden, indem er bemerkte: Obgleich prima facie der Contract dieses Privilegium ausschlieſse, so glaube er doch, daſs er durch eine einförmige und beständige Usance eine Ausnahme leiden könne, da die Usance eine stillschweigende Ausnahme von der Regel des Contractes sei.

*) Kleſkers Anmerkungen zum Hamburgischen Seerechte. 2r Thl. Pag. 133.

In den Italienischen Certepartien wird, (der Unsicherheit der Mittelländischen See wegen) die Anzahl der am Bord befindlichen Mannschaft bestimmt *).

Unter dem Orte der Ladung versteht man, in Hamburg die Elbe bis Twielenfleth, in Amsterdam die Zuidersee bis zum Texel, in Stettin die Oder bis Schwinemünde, in Nantes die Loire bis Caronne und Pain boeuf, in Bordeaux die Garonne bis Bley. Hat das Laden oder Löschen an dem Bestimmungsorte Schwierigkeiten, wie z. B. für grofse Schiffe bei Buenos Ayres, so ist es der Vorsicht angemessen, über diesen Gegenstand eine eigene Clausel in die Certepartie zu rücken, welches weiter unten durch ein Beispiel erwiesen werden soll.

Was die Ladung betrifft; so wird gewöhnlich in Hinsicht derselben, in Deutschen Certepartien, der Ausdruck gebraucht:

Eine volle und bequeme Ladung zu liefern.

Bei Korn- und anderen Ladungen der Art ist es rathsam, dafs die Fracht nach den eingenommenen Quantitäten bestimmt werde, da durch Eintrocknen, Spillage, und die verschiedene Art der Messung, grofse Differenzen entstehen, wenn gestrichen oder gehäuft, wenn lose und gerüttelt gemessen wird, und der Capitain hat über das etwanige Fehlende sich bei seiner

*) Targa. Cap. 52. Pag. 55.

Frachtforderung durch die Verklarung seiner Mannschaft zu legitimiren *).

Der Beweis der eingenommenen Quantität geht aus dem von dem Befrachter ausgefüllten Connoissement hervor, in dessen Hinsicht es überall rathsam ist, daſs der Capitain es vor seiner Abreise von dem Befrachter, oder Ablader, unterschreiben läſst.

In Italien wird bei Certepartien auf Zeit festgesetzt, daſs, wenn während der Häuer Verhinderung von hoher Hand eintritt, so läuft, falls Partheien sich nicht wegen der Aufhebung des Contracts vereinigen können, die Fracht nicht, sondern der Befrachter muſs die Hälfte der Kosten von der Gage und der Schiffskost stehen **).

Wenn der Capitain sein Schiff an zwei verfrachtet; so hat der erste Befrachter, re integra, in Italien den Vorzug. Ist der zweite durch seine Ladung aber schon im Besitz, so hat der erste nur eine Schadensklage gegen den Schiffer. Diesen Grundsätzen zufolge, wurde in Neapel der Fall entschieden, in welchem Engländer das Schiff, Marebella-Gout, mündlich in Livorno befrachtet hatten, Oehl in Neapel zu laden ***). Bei der Ankunft in Neapel hatte der Capitain aber durch eine Certepartie, unter specieller Verpfändung des Schiffes,

*) Schwedisches Seerecht. 2 — 4.

**) Targa. Cap. 25. Pag. 57.

***) Roccus Responsa. Resp. 20.

der Abgang richterlich, nach der Usance bestimmt werden.

In dem Falle Constable c. Cloberie, contrahirte ein Rheder, dafs sein Schiff mit dem ersten günstigen Winde nach Cadix abgehen sollte, und der Befrachter versprach, dafs er dem Schiffe nach der Rückkunft in die Dünen, eine gewisse Summe bezahlen wollte. Bei einem nachmaligen Procefs gestand der Rheder ein: dafs das Schiff nicht mit dem ersten günstigen Winde abgegangen sei. Das Gericht hielt aber dafür, dafs die Substanz des Contractes und die ursprüngliche Absicht der Partheien darin bestanden habe, dafs das Schiff die contrahirte Reise vollführen, und nicht dafs es mit dem ersten Winde abgehen sollte, da dieser jede Stunde sich verändert, und erkannte demgemäfs die Fracht. Obgleich in vielen Fällen, wie in dem gegenwärtigen, der Rheder durch eine kurze Verzögerung in dem Anfang der nachmals vollführten Reise nicht schlechterdings seine Fracht verlieren wird; so stimmen doch alle angesehene Seerechtslehrer, wie schon oben bemerkt worden, darin überein, dafs, wenn der Kaufmannn durch den Aufschub einen wesentlichen Schaden erleidet, er Schadensersatz verlangen kann.

Zwei nach Mallaga bestimmte Flensburger Schiffe lagen vor mehreren Jahren in einem Norwegischen Hafen, auf günstigen Wind wartend. Er sprang auf, sie gingen beide hinaus, der eine kehrte, wie der Wind wieder ungünstig ward, auf die

Rheede zurück, und der andere lavirte vorwärts. Nach einigen Wochen kommt er zurück, während der andere noch im Hafen zurückgehalten war, der ihn mit der weisen Miene empfing, daſs er es ihm gleich prophezeit hätte, er müsse zurückkehren; aber — von Mallaga, entgegnete der andere. Langenbeck erzählt einen ähnlichen Fall in Hinsicht zweier, in Cuxhaven liegender, nach Mallaga bestimmter Schiffer, von denen der eine auslief, der andere die Gelegenheit versäumte, und, wie der erste zurückkam und ihm Citronen zuwarf, noch in Cuxhaven lag. Bei der Expedition der Schiffs- und Zollpapiere sollte daher jede Verzögerung der Expedition strenge verpönt seyn, und es kann bei wirklichem Schaden durch Zögerung nicht strenge genug auf Ersatz gehalten werden. Ein Befrachter kann sich indeſs überdies gegen Schaden, durch eine sorgfältige Erkundigung, über die Vigilanz und Beharrlichkeit des Capitains, dem er seine Ladung anvertraut, schützen.

4. Er ist Bürge für die Seetauglichkeit seines Schiffes, und die Franzosen sind sehr strenge über diesen Punct, indem der Code de commerce gegen das Zeugniſs der Kunstverständigen am Abgangshafen, über die Seetüchtigkeit des Schiffes, den Beweis des Gegentheils zuläſst.

5. Er muſs während der Reise die gehörige Sorgfalt auf die Erhaltung der eingenommenen Waaren verwenden.

der Abgang richterlich, nach der Usance bestimmt werden.

In dem Falle Constable c. Cloberie, contrahirte ein Rheder, daſs sein Schiff mit dem ersten günstigen Winde nach Cadix abgehen sollte, und der Befrachter versprach, daſs er dem Schiffe nach der Rückkunft in die Dünen, eine gewisse Summe bezahlen wollte. Bei einem nachmaligen Proceſs gestand der Rheder ein: daſs das Schiff nicht mit dem ersten günstigen Winde abgegangen sei. Das Gericht hielt aber dafür, daſs die Substanz des Contractes und die ursprüngliche Absicht der Partheien darin bestanden habe, daſs das Schiff die contrahirte Reise vollführen, und nicht daſs es mit dem ersten Winde abgehen sollte, da dieser jede Stunde sich verändert, und erkannte dem gemäſs die Fracht. Obgleich in vielen Fällen, wie in dem gegenwärtigen, der Rheder durch eine kurze Verzögerung in dem Anfang der nachmals vollführten Reise nicht schlechterdings seine Fracht verlieren wird; so stimmen doch alle angesehene Seerechtslehrer, wie schon oben bemerkt worden, darin überein, daſs, wenn der Kaufmannn durch den Aufschub einen wesentlichen Schaden erleidet, er Schadensersatz verlangen kann.

Zwei nach Mallaga bestimmte Flensburger Schiffe lagen vor mehreren Jahren in einem Norwegischen Hafen, auf günstigen Wind wartend. Er sprang auf, sie gingen beide hinaus, der eine kehrte, wie der Wind wieder ungünstig ward, auf die

Rheede zurück, und der andere lavirte vorwärts. Nach einigen Wochen kommt er zurück, während der andere noch im Hafen zurückgehalten war, der ihn mit der weisen Miene empfing, dafs er es ihm gleich prophezeit hätte, er müsse zurückkehren; aber — von Mallaga, entgegnete der andere. Langenbeck erzählt einen ähnlichen Fall in Hinsicht zweier, in Cuxhaven liegender, nach Mallaga bestimmter Schiffer, von denen der eine auslief, der andere die Gelegenheit versäumte, und, wie der erste zurückkam und ihm Citronen zuwarf, noch in Cuxhaven lag. Bei der Expedition der Schiffs- und Zollpapiere sollte daher jede Verzögerung der Expedition strenge verpönt seyn, und es kann bei wirklichem Schaden durch Zögerung nicht strenge genug auf Ersatz gehalten werden. Ein Befrachter kann sich indefs überdies gegen Schaden, durch eine sorgfältige Erkundigung, über die Vigilanz und Beharrlichkeit des Capitains, dem er seine Ladung anvertraut, schützen.

4. Er ist Bürge für die Seetauglichkeit seines Schiffes, und die Franzosen sind sehr strenge über diesen Punct, indem der Code de commerce gegen das Zeugnifs der Kunstverständigen am Abgangshafen, über die Seetüchtigkeit des Schiffes, den Beweis des Gegentheils zuläfst.

5. Er mufs während der Reise die gehörige Sorgfalt auf die Erhaltung der eingenommenen Waaren verwenden.

6. Er muſs die empfangenen Waaren an dem Löschungsorte, dem Connoissemente zufolge, abliefern, und ist nur durch höhere Gewalt entschuldiget, im Entstehungsfalle keinen Schaden und kein Interesse prästiren zu müssen.

7. Hat er Seewurf gemacht, so haftet er dem Ablader dafür, daſs durch eine allgemeine Contribution über das gerettete Eigenthum, derselbe den Werth seines Eigenthums wieder erhält.

Die Pflichten des Abladers dagegen bestehen darin:

1. die verdungenen Waaren mit den nöthigen Papieren in der versprochenen, oder der von dem Richter limitirten Zeit, zu liefern;

2. die darauf unterweges gemachten rechtmäſsigen Kosten zu bezahlen, so wie zur Havarie grosse beizutragen;

3. die stipulirte Fracht zu bezahlen, oder bezahlen zu lassen.

Wird ein Schiff durch Schuld des Abladers unterweges angehalten, etwa, weil es heimlich Waaren gegen die Zollgesetze geladen, so hat er dem Verfrachter die Fracht zu bezahlen, gleich als wenn das Schiff die Waaren nach ihrem Bestimmungsort gebracht.

Roccus statuirt folgende Fälle, in welchen der Capitain dem Ablader für Schaden haftet:

1. Wenn er gegen die Regel der Navigation, mit vollen Segeln, ohne Noth, aus Nachlässigkeit auf den

Strand läuft. Ist er durch Fischerlichter getäuscht, so haftet er nicht *).

Vor dem Hafen von Hull lag eine Sandbank auf welcher die Schiffe sicher zu liegen pflegten, von der aber ein Theil weggeschwemmt ward, so daſs gegen den Fluſs das Ende derselben jäh, statt abschüssig geworden war. Einige Tage nach diesem Vorfalle verunglückte ein Schiff an dieser Sandbank, und der Mast desselben trieb, mit dem Schiffe zusammenhängend, in einer Entfernung davon. Ein anderes Schiff stieſs beim Einsegeln auf diesen Mast, der dasselbe auf die Sandbank warf, worauf es fest zu sitzen kam und sicher würde gelegen haben, wenn nicht obiger Vorfall kurz vorher eingetreten wäre, welcher veranlaſste, daſs bei der Ebbe ein Theil des Schiffes unter Wasser zu sitzen kam, und Güter dadurch am Borde beschädiget wurden. Der Eigenthümer ward gegen die Rheder klagbar. Der Richter, Herr Heath, hielt das Unglück nicht durch eine unmittelbare Handlung Gottes veranlaſst, und sprach für den Kläger.

Auf diese Entscheidung kamen viele Schiffsrheder in England um eine Parlamentsacte ein, die Verantwortlichkeit der Rheder näher zu bestimmen. Die desfalsige Bill ward aber vom Oberhause verworfen, und hierauf wurden die gedruckten

*) Not. 55.

Connoissemente in England verändert, die wir in dem vorigen Capitel berührt haben.

2. Wenn er im Sturm unter Segel geht, oder guten Wind im Hafen verliegt, und die einhabenden Waaren dadurch verderben *).

3. Wenn er eingenommene Waaren in ein anderes schlechteres Schiff überladet, und sie mit diesem verloren gehen, und wenn die Waaren überhaupt durch seine Sorglosigkeit verloren gehen **).

4. Wenn die Waaren durch Mäuse und Ratzen verderben, und er keinen Hund oder keine Katze, oder anderes Thier am Borde hielt, um sie zu vertilgen ***), und in England ward in dem Falle, Dale c. Hall, der Capitain für den Schaden eines Leckes verantwortlich erklärt, den Mäuse gefressen hatten ****).

Dagegen glaubt Roccus, dafs ein Capitain, der eine Deviation begeht, um einer ungerechten Abgabe zu entgehen, und darüber zu Schaden kommt, für keinen Schaden hafte.

5. Er haftet aber, wenn er sich unerfahrne Leute zur Reise engagirt hat.

*) Not. 56.

**) Not. 57.

***) Not. 58.

****) Abbott. Pag. 224.

6. Wenn er, ohne gehörige Erkundigung angestellt zu haben, untreue Leute nimmt, die von der Ladung etwas veruntreuen, und wenn er nicht die für die Gröfse und Bauart des Schiffes erforderliche Mannschaft am Borde hat *).

In England haftet weder Rheder noch Capitain für entwendete Prätiosen, wenn deren Werth nicht im Connoissement benannt ist **), Rheder in der Regel auch auf den Fall nur bis zu dem Werthe ihres Antheiles im Schiffe ***).

Ob der Schiffer für Diebstahl hafte, wenn nächtlicherweise, und mit Einbruch, gestohlen worden, ist nach Roccus zweifelhaft ****). In England aber ist der Capitain, aus Rücksichten der höheren Polizei, dafür verantwortlich †).

7. Wenn er verbotene Waaren im Schiffe hat, und darüber andere ihr Eigenthum verlieren, oder wenn er unter fremder Flagge segelt ††).

Während eines Krieges zwischen dem Deutschen Kaiser und Frankreich, hatte ein Anconaer Schiffer eine Französische Flagge gebraucht, und fiel darüber den

*) Not. 62.

**) Abbott. Pag. 242.

***) 2693 — 86 — 1.

****) Not. 40.

†) Abbott. Pag. 428.

††) Not. 66.

Kaiserlichen in die Hände, weshalb er von seinen Ladungsinteressenten in Anspruch genommen wurde *).

Wenn ein Schiffer vor dem Bestimmungshafen verweilt, um vorher zum Besten der Ladung, mit dem Zolle zu accordiren, und durch den Aufenthalt Schaden entsteht; so spricht Roccus ihn vom Schadensersatz frei **).

Dagegen haftet er, wenn er keine gute Tauen, oder schlechte Inventarienstücke hat, oder wenn die Waaren von Regenwasser, oder weil seine Garnirung und sein Verdeck nicht gut waren, von Seewasser leiden ***).

Ein Schiff ward in England, in dem Falle von Amies c. Stevens, durch einen plötzlichen Windstofs, gegen die Pfeiler einer Brücke getrieben, durch welche es segeln wollte, und ging durch den Stofs verloren, den ein stärkeres Schiff mit guten Inventarienstücken hätte aushalten können, ohne zu sinken. Der Rheder, den der Ablader in Anspruch nahm, ward freigesprochen ****).

Kann der Capitain Seeräubern oder Rebellen, worunter er geräth, mit Erfolg Widerstand leisten, so ist er es zu thun schuldig, oder haftet dem Ablader †).

*) Straccha de mercatura in titulo de navibus. Pag. 3. No. 22 u. 23.

**) Not. 68.

***) Not. 69.

****) Abbott. Pag. 240.

†) Not. 70.

Carl II. von England gab schon ein Gesetz, daſs ein Englisches Schiff von 16 Kanonen und 200 Tonnen, ohne Gefecht sich nicht den Berberesken ergeben dürfe, wofern der Capitain nicht die Fähigkeit verlieren wolle, je wieder ein Schiff zu führen, und seinen etwanigen Schiffspart und was er sonst etwa von den Berberesken gerettet hätte. Ein geringeres Schiff durfte sich nur dann ergeben, wenn das Berberesken-Schiff noch einmal so viel Kanonen hatte als das Englische, und wer von der Mannschaft sich weigerte zu fechten, verlor sein Gut am Borde, seine rückständige Gage, und konnte, nach Bewandniſs des Falles, auf 6 Monate eingekerkert werden; und wenn ein Schiff gut vertheidigt wird, und dadurch der Gefahr entgeht; so hat in England der Richter der Admiralität in London, oder ein Beamter in den Auſsenhäfen, mit vier uninteressirten Kaufleuten die Belohnung zu bestimmen, die an die Wittwen und Waisen der Gefallenen, und an die Uebriggebliebenen der Mannschaft, von den Schiffsinteressenten zu bezahlen ist; welche Belohnung indeſs keine 2 von 100, vom Schiff-Gut und der Fracht, übersteigen muſs *).

Wenn jemand versprochen hat in einer bestimmten Zeit, z. B. von Neapel nach Constantinopel eine Reise zu machen, so fragt es sich, ob es hinreichend sei, daſs er zur gehörigen Zeit in See ging, um sein Versprechen erfüllen zu können, und durch Gegenwinde oder andere gültige Ursachen entschuldiget ist, wenn er zur

*) Abbott. Pag. 161.

bestimmten Zeit nicht ankommt *)? Roccus und Straccha bejahen es, wofern das Gegentheil nicht ausdrücklich in der Certepartie bestimmt ist. Weiter unten folgt eine Engliche Entscheidung die auf diese Frage Bezug hat.

Das Consulat enthält aufser den angeführten Bestimmungen, noch diese:

Wenn jemand Güter für einen anderen einnimmt, und sie gehen auf der besprochenen Reise verloren; so haftet er ihm für nichts; hat er aber Reise und Ort verändert; so mufs er alles bis auf dasjenige auskehren, welches ihm für seine Mühe versprochen ist, und haftet für den Untergang der Sachen.

Wenn ein Schiffer, in einem offenen Fahrzeuge, Güter durch Decken gegen Nässe schützen kann; so ist er dazu gehalten, und hat gleichfalls, wenn das Wasser durch die Planken eindringt, und nicht von unten kommt, den Schaden zu ersetzen.

Ist von dem Capitain, als Commissionair, keine Provision bedungen; so steht es in der Willkühr des Auftragsgebers, welche Provision von dem Gewinn er geben will **).

Erhält der Capitain in See Nachricht von einem ausgebrochenen Kriege, wodurch die Ladung gefährdet

*) Not. 45.

**) Cap. 252.

wird; so hat er sich mit dem Cargadeur, über die Abänderung der Reise, zu vergleichen. Ist der Capitain ohne Cargadeur; so hat er die etwa nothwendig gefundene Abänderung der Reise, mit seinen Leuten zu berathen, und haftet, wenn er dem gemeinschaftlichen Beschlufs folgt, für nichts; denn es ist billig, dafs ein Schiffer befugt sei die Reise zu ändern, wenn er über alles geladene Gut gesetzt ist, da er, nach dem Rathe seines Schiffsvolkes, die Güter werfen kann *).

Wenn ein Schiffer sein Schiff in der Certepartie für gröfser ausgiebt als es ist; so ist er gehalten, den Kaufleuten ein Schiff zu schaffen welches gröfser ist als das seinige, und so grofs ist, dafs es die angenommenen Güter laden kann, und was die Fracht mehr kostet, das mufs er bezahlen, und die Kaufleute haben die Freiheit es zu nehmen oder nicht **).

Wenn ein Schiff, laut Certepartie, zu einer gewissen Zeit an einem Orte seyn mufs, seine Fracht einzunehmen, und es kommt nicht in derselben dort an ;so können die Befrachter ein anderes Schiff befrachten, und was sie mehr dafür bezahlen müssen, ist zu Lasten des Verfrachters. Kommt das Schiff an, nachdem dieses geschehen ist; so sind die Befrachter dagegen demselben zu nichts gehalten, wenn sie schon ein anderes Schiff genommen haben, und wenn der Schiffer durch seine Schuld ausgeblieben ist. Haben die Befrachter

*) Cap. 209.

**) Cap. 181.

noch kein Schiff engagirt; so besteht der Contract, nur mit der Abänderung, daſs der Schiffer, wenn die spätere Ankunft seine Schuld ist, den etwanigen Schaden dem Verfrachter ersetzen muſs *).

Das Gesetz verfügt hierauf ferner, daſs, wenn der befrachtete Capitain, ohne seine Schuld, bis nach der festgesetzten Zeit, durch Wind und Wetter oder Embargo zurückgehalten ist, die Kaufleute ihm dennoch eine Ladung liefern sollen.

Bei dem Frachtcontract durch Certepartie, liegt gewöhnlich Reciprocität zum Grunde; allein er kann auch dahin errichtet werden, daſs die eine Parthei gebunden ist, die andere eine freie Wahl hat. Ein Capitain hatte sich verpflichtet nach Madeira mit einer Ladung zu gehen, und directe von da, so wie Wind und Wetter es ihm erlaubten, nach Wingaw in Südcarolina, oder so nahe dahin, als er mit Sicherheit kommen könnte, und daselbst 40 laufende Tage zu liegen, falls er nicht früher seine Abfertigung erhielte; und das Schiff daselbst mit Reis oder solchen Waaren, welche des Befrachters Correspondenten als Ladung anbieten sollten, zu beladen, wofür ihm der Befrachter Lstlr. 4: 10 ſsl. für jede in London abgelieferte Tonne, und zwei Drittel der Hafen- und Lootsgelder zugestand. Die Certepartie enthielt noch die folgende Clausel, „daſs, wenn das Schiff „vor dem nächstfolgenden 1sten März in Wingaw nicht

*) Cap. 257.

„angekommen seyn sollte, es in diesem Falle in der „Wahl des Kaufmannes, seines Correspondenten oder „Factors stehen sollte, ob er bei der Ankunft des besag- „ten Schiffes in Wingaw, dasselbe noch auf obige Be- „dingung abladen wolle oder nicht; oder zu den zu „der Zeit in Wingaw laufenden Frachten, oder ob er „das Schiff gänzlich aufschiefsen wollte, welches je- „doch in den ersten 48 Stunden, nach der Andienung „des Capitains von seiner Ankunft, ihm kund zu thun „sei." In einem über die Certepartie entstandenen Procefs, behauptete der Befrachter: Dafs der Capitain nicht auf Wingaw versegelt, oder diesem Hafen so nahe zu kommen gesucht, als er mit Sicherheit, um seine Ladung einzunehmen, hätte thun können; ferner, dafs er wenigstens nichts gethan, um vor dem 1sten März daselbst anzulangen; sondern sich von diesem Hafen entfernt gehalten habe. Der Capitain erwiderte darauf: Dafs er mit aller möglichen Eile auf Madeira versegelt sei, dafs er aber durch schlechtes Wetter und Gegenwinde, und durch keine andere Ursache abgehalten wäre, daselbst vor dem 16ten Februar anzukommen; so dafs es ihm unmöglich gewesen, seine ausgehende Ladung zu löschen, und vor dem 1sten März in Wingaw einzutreffen. Der Befrachter räumte ein, dafs dies wahr sei, und es entstand die Frage: Ob, da der Kaufmann die Wahl hatte, das Schiff, wenn es nach dem 1sten März in Wingaw kommen sollte abzuladen oder nicht, der Capitain, da er auf dem ersten Theil seiner Reise, durch Zufälle, die ihm nicht zugerechnet werden konnten, aufgehalten wurde, verpflichtet gewesen sei, auf das Ungefähr, ob der

Kaufmann ihm bei seiner Ankunft eine Fracht geben würde oder nicht, nach Wingaw zu segeln?

Das Gericht war der Meinung, daſs der Capitain, zu Folge der Certepartie, dazu verpflichtet gewesen sei. Lord Mansfield sagte: Der Kläger bedurfte in Wingaw, in Carolina, eines Schiffes, um es mit Reis abladen zu können, und deshalb contrahirte er mit dem Beklagten, sein Schiff auf dort zu befrachten, der sich ausdrücklich verpflichtete, nach diesem Hafen zu segeln, und um die Ankunft des Schiffes zu beschleunigen, wurde die Bedingung gemacht, daſs, wenn er den 1sten März daselbst ankommt, er seiner Fracht gewiſs ist, allein, wenn er nicht vor dieser Zeit ankommt, so habe der Kläger ihm innerhalb 48 Stunden wissen zu lassen, ob er eine Fracht haben könne oder nicht. Der Beklagte wurde dadurch der Versicherer der Gefahr, daselbst vor dem 1sten März anzukommen, auf welchen Fall er einer Fracht gewiſs war; überdies hatte er noch die allgemeine Vermuthung, selbst nach dieser Zeit eine Fracht zu erhalten. Die Worte sind positiv und ausdrücklich, daſs er dahin abgehen sollte. Offenbar beabsichtigten die Partheien, daſs das Schiff dort hingehen sollte, und diese Absicht bleibt unerfüllt dadurch, daſs er nicht dahin abgegangen ist *).

Ist ein Schiff ohne Zeitbestimmung gemiethet, und die Verfrachter halten es nicht durch ihre Schuld auf; so sind sie dem Capitain zu keinem Schadensersatz verpflichtet. Wenn sie es aber schneller

*) Abbott. Pag. 192.

abfertigen konnten als sie es thaten; so haben sie dem Schiffer Schadensersatz zu leisten *).

Ist ein Schiff befrachtet, an dem Befrachtungsorte eine Ladung einzunehmen, und es kommt eine Verhinderung von hoher Hand; so hat der Schiffer die Befrachter zu fragen, ob sie ihn seines Contractes entschlagen wollen. Thun sie es; so sind sie ihm zu nichts gehalten. Entlassen sie ihn nicht; so sind sie, falls sie nachmals durch höhere Gewalt verhindert werden ihm eine Ladung zu geben, verbunden ihm alle Unkosten zu vergüten, von dem Tage an, an welchem sie ihn zurückgehalten haben.

Ist der Schiffer befrachtet, seine Ladung an einem anderen Orte einzunehmen, und es kommen solche Hindernisse, daſs das Laden an gedachtem Orte nicht geschehen kann; so hat der Schiffer die Befrachter zu befragen, ob er abgehen solle oder nicht. Bestehen sie darauf; so sind sie dem Schiffer für allen Schaden, und für die volle Fracht verantwortlich, wenn sie auch nachmals von hoher Hand verhindert werden die Ladung zu liefern; denn es ist ein, nach dem 82 und 189 Capitel, sanctionirter Grundsatz: Daſs ein Schiff seine volle Fracht haben muſs, sobald es einmal unter Segel gegangen ist.

Besteht schon die Verhinderung in dem Augenblick da die Kaufleute ein Schiff miethen; so sind sie

*) Cons. Cap. 262.

auf allen Fall, für die Fracht, Schäden und Kosten, dem Schiffer verhaftet *).

Folgende gesetzliche Dispositionen sind in Hinsicht der Verhinderung der Reise, die vorzüglichsten in der Preufsischen Gesetzgebung:

Sie verfügt, dafs, wenn der Handel mit dem Bestimmungsplatze durch den Landesherrn verboten wird, wenn der Hafen, nach welchem das Schiff bestimmt war, gesperrt wird, oder die Fahrt dahin durch einen erst nach Schliessung des Frachtcontractes ausgebrochenen Krieg unsicher gemacht wird, oder die im Hafen befindlichen Schiffe zum Landesherrlichen Dienst requirirt werden, oder wenn das Schiff, widriger Winde oder erlittener Beschädigung wegen, genöthigt wird, aus der See zurückzukommen, und die ganze Ladung gelöscht werden mufs, um das Schiff auszubessern; alsdann alle gegenseitige Verbindlichkeiten zwischen dem Schiffer und dem Befrachter aufhören, und der Befrachter nur die Kosten des Ein- und Ausladens zu erstatten hat **). Das Schwedische verfügt dagegen: Dafs, bei Verhinderung der Reise von hoher Hand, die den Contract aufhebt, die gemachten Kosten zur Hälfte getragen werden sollen ***). Wird die Reise durch obige oder andere Hindernisse, ohne Zuthun des Schiffers oder Befrachters, nur verzögert; so bleibt der Contract in

*) Cons. Cap. 263.

**) 2 — 1677 bis 80.

***) 2 — 9.

Kraft, ohne dafs einer von dem andern Entschädigung fordern kann *). Entsteht der Aufenthalt dadurch, dafs ein Theil der Ladung wegen verbotener Ausfuhr, oder aus anderen Ursachen, wider Willen des Befrachters, herausgenommen werden mufs **); so ist dieser schuldig dem Schiffer die halbe Fracht zu bezahlen ***), und mufs den andern Ladungsinteressenten, wegen Schäden und Kosten, gerecht werden. Wenn durch einen, nach Schliessung des Frachtcontractes ausgebrochenen Krieg, ein Theil der Ladung unfrei geworden ist; so hat jeder der Mitbefrachter das Recht, die Herausnahme und Zurücklassung derselben zu verlangen ****). Ist das Schiff schon auf der Reise und die Fahrt nach dem Bestimmungshafen wird durch dergleichen Zufall ganz unterbrochen; (zumal wenn durch den ausgebrochenen Krieg die Ladung, oder ein Theil derselben, unfrei wird †)) so mufs der Schiffer in den nächsten Hafen einlaufen, und von seiner Lage dem Befrachter schleunigst Nachricht geben ††). Ist nur ein Theil der Ladung unfrei; so mufs der Schiffer solchen auf Gefahr und Kosten des Eigenthümers löschen, und mit dem Reste die Reise fortsetzen. Ist die ganze Ladung unfrei; so mufs der Schiffer die weitere Verfügung der

*) 1681.

**) 1682.

***) 1643.

****) 1683.

†) 1687.

††) 1686.

Befrachter abwarten, und für die Erhaltung der Ladung Sorge tragen *). Wird er alsdann zurückgerufnn, oder ihm ein anderer Löschungsplatz aufgegeben; so muſs die Fracht, nach Verhältniſs der Ladung, gegen die wirklich zurückgelegte Reise, billig mäſsig erhöht, oder heruntergesetzt werden **).

Wird die Reise durch einen, unterweges aus Schuld des Schiffers, auf das Schiff gelegten obrigkeitlichen Beschlag, verzögert oder ganz verhindert; so ist der Schiffer den Befrachtern zum Ersatz des aus dieser Versäumniſs entstandenen Schadens verhaftet ***). Auch steht den Befrachtern in diesem Falle frei, die Ladung auf Gefahr und Kosten des Schiffers löschen, und durch ein anderes Schiff an den Bestimmungsort bringen zu lassen ****). Ist dergleichen Aufenthalt durch die Schuld des einen oder andern Befrachters entstanden; so muſs dieser dem Schiffer, auſser der bedungenen Fracht, alle Versäumniſskosten ersetzen, und den übrigen Mitbefrachtern dafür gerecht werden †). Ist das Schiff von der Obrigkeit, ohne Schuld des Schiffers oder der Befrachter, in Beschlag genommen oder aufgehalten worden; so müssen beide Partheien die Befreiung abwarten, ohne daſs einer von dem andern deshalb Entschädigung

*) 1690.

**) 1691.

***) 1692. Ordenanza de Bilbao. 18 — 16.

****) 1693.

†) 1694. Ordenanza de Bilbao. 18 — 16.

fordern kann *). Sollten jedoch in diesem Falle die Waaren im Schiffe leicht verderben oder Schaden leiden können; so steht den Befrachtern frei, dieselben auf ihre Kosten löschen, und durch ein anderes Schiff an den Bestimmungsort bringen zu lassen **). Alsdann sind sie nur schuldig den Schiffer, nach Verhältnifs der zurückgelegten Reise, zu befriedigen ***). Es versteht sich indefs, dafs sie ihren Beitrag zu der etwanigen Havarie grosse, bezahlen oder sichern müssen. Ist das Schiff unfrei geworden; so steht dem Ablader die eben angeführte Befugnifs zu ****).

Das Consulat sagt ferner: Ist keine Zeit zum Löschen bestimmt; so kann der Schiffer die geladenen Güter so lange zurückhalten bis die Fracht bezahlt, oder Sicherheit dafür gestellt ist. Ist die Löschungszeit bestimmt; so kann er Letzteres nur aus triftigen Gründen verlangen. Wird die Empfangnehmung der Waaren verweigert, oder verzögert; so mufs der Schiffer deshalb Protest einlegen, den Befrachter davon unverzüglich benachrichtigen, und das Gut auf dessen Gefahr und Kosten in sichere Verwahrung bringen lassen †). Dazu ist er auch befugt und verpflichtet, wenn die Connoissemente nicht in gehöriger Ordnung sind, und

*) 1695.

**) 1696.

***) 1697.

****) 1698.

†) 1719.

deshalb keine hinreichende Sicherheit bestellt worden ist *). Nimmt der Schiffer Güter für die Fracht, ohne von seinem Rheder Auftrag dazu zu haben; so trifft ihn der bei dem Verkaufe sich ergebende Schade, und er mufs seinem Rheder die Fracht bezahlen **).

Befindet sich ein Schiff an einem Orte, um eine contrahirte Fracht einzunehmen, und wird durch höhere Gewalt von dort wegzugehen gezwungen; so mufs es dahin, sobald dieses Hindernifs aufhört, zurückkehren; oder die Befrachter haben das Recht ein anderes Schiff zu miethen, und das zuerst gemiethete Schiff mufs die etwanige höhere Fracht bezahlen, selbst wenn es deshalb verkauft werden müfste. Kehrt ein Schiff aber, durch die Schuld und Nachlässigkeit der Befrachter, ohne Ladung zurück; so hat es seine volle Fracht verdient ***).

Läfst der Schiffer Güter liegen; so mufs der Kaufmann, wenn er ihn verantwortlich machen will, gegen die Nichtladung der Güter protestiren lassen ****).

Wenn Güter, mit erweislicher Einwilligung des Eigenthümers, auf dem Verdeck verladen sind, und verloren gehen; so spricht das Consulat den Schiffer nicht blofs von allem Schadensersatz frei, sondern

*) 1720.

**) Cap. 267.

***) Cap. 282.

****) Cap. 87.

bestimmt sogar, daſs der Kaufmann auch die Fracht für die Güter bezahlen müsse *).

Nach dem Römischen Rechte nahm man an: Daſs der Capitain 1) für die Waaren die er speciell empfangen hat, selbst so lange sie am Strande liegen, hafte **). Nach Roccus aber nur, wenn er ein Recepisse, oder Connoissement dafür gezeichnet ***). 2) Auch für diejenigen, welche mit seinem Vorwissen an Bord gebracht sind. Nach der Usance nimmt man aber nur in Hinsicht dieser an, daſs der Capitain für die Waaren bloſs dann erst hafte, wenn er darüber ein Recepisse, oder Connoissement, ausgestellt hat, und das Consulat ****) schreibt vor: Daſs sich jeder, auch die Passagiere, Recepisses über ihre Güter am Borde, geben lassen sollen.

Der Capitain hat dem Ablader seinen Schaden, den er an den zurückgelassenen Waaren leidet, zu ersetzen.

Das Consulat bemerkt aber dabei: Daſs, wenn der Schiffer sein Schiff verliert, und die Güter am Lande geborgen bleiben; so gehören die Güter dem Schiffer der sie dem Kaufmann hätte ersetzen müssen, und warum? sagt das Gesetz: weil es nicht recht und billig seyn würde, daſs der Schiffer in einer schlechteren Lage als der Kaufmann seyn sollte †).

*) Cap. 183.

**) Vinnius ad Pek. Comm. in d. L. Lit. c. in fine.

***) Not. 88.

****) Consulat. Cap. 112.

†) Cap. 87.

Nimmt ein Schiffer Getraide auf das Wort des Abladers in Bausch und Bogen an, und es findet sich beim Auslöschen mehr als angegeben war; so erhält er Fracht für alles Abgelieferte; aber wegen Untermaaſs ist er in diesem Falle nicht verantwortlich. Er ist es nur dann, wenn er das Getraide zugemessen erhalten hat, und dieses von der Art war, daſs es nicht mehr eintrocknen konnte *).

Das Spanische Gesetz hat folgende Bestimmungen über den Frachtcontract, die nicht in vorstehenden Anführungen enthalten sind:

Ist das Schiff abgeladen und der, oder die, Ablader wünschen, daſs der Capitain noch nicht abgehe; so fangen alsdann die Liegetage an zu laufen, das Schiff mag für die Reise oder monatsweise gemiethet seyn **).

Wollen die Ablader ihre Güter vor Abgang des Schiffes löschen; so bezahlen sie, wenn das Schiff auch für Hin- und Herreise befrachtet ist, nur die Hälfte der ausgehenden Fracht, und wenn das Schiff monatsweise nach dem Norden befrachtet ist, die Fracht von 2 Monaten, und so verhältniſsmäſsig bei anderen Reisen, wobei die Ausrüstungskosten zu berücksichtigen sind ***).

Ist ein Schiff zu einer durchstehenden Reise gemiethet, und der Cargadeur will während der Reise solche

*) Cap. 266.

**) Ordenanza de Bilbao. Cap. 18 — 7.

***) Cap. 18 — 9.

abändern, der Schiffer aber nicht; so kann der Cargadeur löschen, wenn er Fautfracht oder die mittlere Fracht und die Kosten bezahlt *).

Wenn der Ablader nicht die contrahirte Quantität Güter liefert; so darf der Schiffer keine andere, ohne jenes Zustimmung, einnehmen **). Der Ablader muſs ihm aber für das Nichtverladene die contrahirte Fracht bezahlen ***).

Ist ein Schiff kleiner als der Capitain es angegeben hatte; so fällt, nach dem Spanischen Seegesetze, nicht nur die Fracht für den nicht vorhandenen Raum weg; sondern der Schiffer muſs sogar den Belauf der Fracht dafür als Strafe bezahlen ****).

Wollen alle Kaufleute zugleich ein Schiff abladen; so hat das Handelsgericht die Art der Abladung zu bestimmen, nur mit der Beschränkung, daſs derjenige, an den das Schiff addressirt ist, in diesem Falle das Schiff halb abladen kann †).

Was die Englischen Gesetze betrifft, so bemerkt Herr Abbott ††) folgende Eigenheiten derselben, in Hinsicht der Certepartien:

*) Ordenanza de Bilbao. Cap. 18 — 12.

**) 18 — 13.

***) 18 — 14.

****) 18 — 15.

†) 18 — 32.

††) Dies besagt auch die Ordenanza de Bilbao. 18 — 22 u. 23.

Wenn die Certepartie von dem Capitain für die Rheder unterschrieben ist; so haben die Befrachter daraus kein Klagerecht gegen die Rheder (Horsley c. Rush), weil das Gesetz in England sagt: Daſs ein besiegeltes Instrument nur Kraft hat, wenn es entweder von der Parthei selbst vollzogen ist, oder von einem anderen in ihrer Gegenwart, oder unter ihrer Leitung, oder in ihrer Abwesenheit, durch einen gehörig Bevollmächtigten, und in einem jeden solchen Falle muſs die Certepartie im Namen des Vollmachtgebers ausgefertiget werden, sonst steht daraus nur gegen den Vollzieher, aber nicht gegen den, in dessen Namen es vollzogen ist, ein Klagerecht zu.

Das Russische *) und Spanische **) Gesetz schreiben vor, daſs die Capitaine, ohne Einwilligung ihrer Rheder, oder deren Gevollmächtigten, keine Certepartie contrahiren können.

Wenn die Certepartie in England zwischen verschiedenen Partheien gemacht ist, z. B. zwischen A und B, Rhedern des Schiffes, von welchem C der Capitain ist, einerseits, und D und E andererseits, so kann C keine Klage wegen der ihn betreffenden Stipulationen des Contractes anstellen, oder davon entschlagen, wenn er auch das Instrument besiegelt und aushändiget. (Scudamore c. Vandenstene.) Wenn die Certepartie aber nicht besagt, zwischen bestimmten

*) Art. 128 u. 29.

**) Ordenanza de Bilbao. 18te Cap. No. 5.

Partheien gemacht zu seyn, sondern so lautet: Diese Certepartie beurkundet, daſs C, Capitain des Schiffes W, mit Zustimmung der Rheder desselben, A und B, an E und F das Schiff verfrachtet, und wenn das Instrument Verpflichtungen von E und F an A und B enthält; so können A und B rechtskräftig klagen, auf Erfüllung der gegen sie eingegangenen Verpflichtungen, obgleich sie, wofern sie das Instrument nicht untersiegelt haben, nicht daraus verklagt werden können. Deshalb ist obige Form die zweckmäſsigste für Englische Certepartien.

Wenn die Certepartie an dem Wohnorte der Rheder errichtet wird; so wird sie gewöhnlich von dem dirigirenden Rheder vollzogen, oft auch von dem Capitain, und da Schiff und Fracht für die Contracte des Capitains haften; so sieht man allenthalben, wo specielle Gesetze keine Ausnahme machen, auch die von dem Capitain in dem Heimathshafen des Schiffes vollzogene Certepartie für rechtsgültig an. Was aber den Befrachter, insofern er in Vollmacht unterschreibt, betrifft; so ist es rathsam, sich seine Vollmacht zur Befrachtung des Schiffes zeigen zu lassen, und, wenn es möglich, eine notarielle Copie davon zu nehmen. Es ist selten, daſs in Praxis der Auftrag dazu anders als durch einen Brief geschieht, und da in dem Handelsrechte *) die Bevollmächtigung eben so rechtsgültig durch Briefe als auf andere mehr authentisirte Weise geschehen kann; so hat man sich von einem solchen Briefe vidimirte Abschriften für eventuelle Fälle geben zu lassen.

*) Martens Handelsrecht. §. 19.

Durch die Certepartie wird, wie bemerkt, ein Schiff gewöhnlich zu einer Reise nach einem oder mehreren Häfen bestimmt, und die Fracht dafür entweder für das ganze Schiff, oder für gewisse Tonnen oder Theile desselben, festgesetzt, und diese Summe ist entweder in Bausch und Bogen für die ganze Reise, oder monats- oder wochenweise, während das Schiff gebraucht wird, bestimmt, oft wird für jedes verladene Stück die Fracht angegeben, in welchem Falle der Befrachter sich gewöhnlich verbindet, nicht weniger als eine bestimmte Anzahl von Gütern zu liefern, und wo die Befrachtung nach Tonnen bestimmt wird, ist es passend hinzuzusetzen, „und so in Proportion für Güter, welche keine Tonne betragen." In einer solchen Befrachtung, worin diese Stipulation ausgelassen war, wurde in Sachen Cooker c. Child erkannt: Dafs für ein Oxhoft keine Fracht zu bezahlen sei. Auch heutiges Tages ist die Sublocation nach den Bedingungen der Certepartie erlaubt. Ein Kaufmann der ein Schiff dergestalt befrachtet hat, kann es für eigene oder fremde Güter gebrauchen, nur mufs die Nationalität derselben nicht präjudicirlicher seyn, als seine eigene Nationalität. Dies fordert die Billigkeit. Hat z. B. ein Däne ein Schiff befrachtet während Dänemark im Frieden ist; so kann es nicht Güter einer Nation einladen, deren Zustand, wenn auch nicht kriegführend, doch unfriedlich gegen eine Seemacht ist. Zu Folge der Ordonnance de la marine *), war vormals die Sublocation in Frankreich verboten, und

*) Lib. 3. Tit. 3. Art. 27.

Valin *) führt schon eine Entscheidung, vom 31sten März 1654, an, in welcher eine solche Befrachtung durch die damalige Admiralität von Bordeaux, für ungültig erkannt wurde.

Da jetzt die Schiffe allgemein genau gemessen werden; so ist ein Streit über die wirkliche Gröſse derselben, selten. Der merkwürdigste Proceſs, der darüber geführt ist, betraf Transportschiffe, in welchen die befrachtende Regierung behauptete, daſs die Lieferanten, welche Schiffe zum Transportdienst von Truppen verfrachtet hatten, alle Schiffe gröſser hätten messen lassen als sie wirklich waren, ohne daſs die Befrachter diesen Beweis nach der Entfernung der Schiffe haben führen können. Bei Privatbefrachtungen werden dergleichen Discussionen selten vorkommen. Die Gröſse des Schiffes wird gewöhnlich, nach dem Meſsbriefe, in der Certepartie aufgeführt, oder insofern die in der Certepartie angegebene Art der Berechnung von dem im Meſsbriefe verschieden ist, wenn z. B. in Letzterem Commerzlasten, und in Ersterer Kaufmannslasten, oder Tonnen stehen, so wird das Wort circa dabei gesetzt. Molloy **) bestimmt mit Recht, daſs, wenn ein Schiff wirklich kleiner ist, als es in der Certepartie angegeben worden, nur nach der wahren Gröſse die Fracht bezahlt werden soll. Roccus ***) ist der entgegengesetzten

*) Tom. 1. Pag. 673.

**) 2 — 4.

***) Not. 72.

Meinung und setzt hinzu, dafs wenn das Wort circa hinzugefügt sei, dies gewöhnlich 5 Tonnen mehr oder weniger bedeute. Auch Pothier *) sagt, dafs dies Wort eben sowohl mehr als weniger bedeute. Herr Klefker bemerkt, dafs es in den Italiänischen Häfen rathsam sei, bei Befrachtungen per Last zu bestimmen, und ob Korn- oder Fruchtlasten gemeint sind.

Es ist schon oben angeführt, dafs es in England kein Rechtsmittel gegen die Rheder giebt, falls ihr Capitain ohne ihre bestimmte Vollmacht ein Schiff verfrachtet hat, und es giebt dort selbst kein Rechtsmittel gegen das Schiff, weil es der Admiralität, die allein gegen Schiffe verfügen kann, wie Herr Abbott **) glaubt, an Jurisdiction über diesen Punct fehlt. Was die Verpflichtung betrifft, dafs die Ladung für die treue Erfüllung der Certepartie haftet; so leidet dies bisweilen Ausnahmen.

Zwei Handlungsfactoren mietheten von dem Schiffsrheder Paul ein Schiff, für Lstrl. 18: monatlich, und zeichneten eine Certepartie, in welcher es hiefs: Dafs sie Macht hätten, Schiffer und Schiffsvolk anzunehmen, dafs aber die Güter die verladen würden, dem Verfrachter verhaftet wären. Einige Kaufleute ladeten in Westindien Güter in das Schiff, für welche sie den Factoren Lstrl. 9: Fracht per Tonne zugestanden. Die Factoren,

*) P. 2. Cap. II. Sect. 5.

**) Anmerkungen über die Hamburgischen Handelsschiffe und Seerechte. 1769. 2r Thl. Pag. 128. §. 282.

welche das Schiff in ihrem eigenen Namen befrachtet hatten, machten hierauf Bankerott. Der Rheder stellte nun gegen die Eigenthümer der verladenen Waaren eine Klage an, und forderte sämmtliche Fracht, welche die eigentlichen Befrachter schuldig waren, allein Lord Hardwicke erkannte: Dafs sie nur die Fracht bezahlen dürften, die sie den Factoren zugestanden hätten, nämlich Lstrl. 9: per Tonne. Se. Herrlichkeit bemerkten hiebei: Dafs nach den allgemeinen Gesetzen, die Ladung für die Fracht verantwortlich wäre, dafs aber in diesem Falle, die Lstrl. 48: sehr unpassend die Fracht für die Ladung genannt würden, da sie vielmehr die Häuer für das Schiff wären; dafs die Factoren in ihrem eigenen Namen contrahirt hätten, und nicht im Namen des gegenwärtigen Abladers, und dafs sie deshalb für ihren gegenwärtigen Contract nicht verpflichtet wären; sonst würde ihr Fall so hart als möglich seyn, weil sie für jede Privatüb ereinkunft zwischen dem Inhaber des Schiffes und dem Rheder verantwortlich wären. Wer ein Schiff vermiethet, setzt er hinzu, hat darauf zu sehen, dafs der Befrachter ein solider Mann ist; versieht er sich darin, so mufs er dafür leiden. Was die Sache der Eigenthümer der Waaren um so wichtiger macht, ist, dafs die Art, wie sie verfahren, dem Handel grofse Bequemlichkeit giebt.

Seesachen können kein Zaudern leiden, und ist daher die Zeit verflossen, in welcher eine Parthei einen Contract erfüllen zu wollen sich verpflichtete; so ist die andere nicht ferner an den Contract, der Regel nach.

gebunden, und Molloy *) nimmt an, daſs ein Capitain, dem ein Kaufmann keine oder nur einen Theil der versprochenen Güter geliefert hat, das Recht habe, nach der abgelaufenen Zeit andere Güter zu suchen. Dies, und daſs, wenn er sofort keine andere erhalten kann, er berechtiget sei nach Ablauf der stipulirten Zeit zu versegeln, ist fast in allen Seegesetzen festgesetzt.

Ist eine Certepartie früher datirt als sie unterschrieben und ausgestellt wurde; so geht ihre Wirkung nur von der letzteren Zeit an. Eine Certepartie war von dem 9ten October datirt, in Hinsicht einer Befrachtung von Danzig nach Livorno, in der Sache Oshey c. Hicks, und es war darin festgesetzt: Daſs jemand den Werth der Hälfte von allem Korn haben sollte, welches sodann am Borde des Schiffes verladen wäre, oder würde verladen werden. Die Certepartie wurde erst den 28sten October unterzeichnet. Es war schon vor dem 28sten October Korn verladen worden, welches aber vor dem 28sten über Bord geworfen war, und es wurde erkannt, daſs kein Korn zu erstatten sei, welches nicht wirklich den 28sten October noch am Borde war, oder nach der Zeit an Bord kam.

Die Liegetage werden eingetheilt, in Werktage und laufende Tage.

Auf der Themse werden unter Tagen schlechthin Werktage verstanden, mit Ausschluſs der Sonn- und

*) 2 — 4 — 3.

Festtage. Cochran c. Retbergh. Es ist daher der Vorsicht gemäfs; in jede Certepartie zu setzen, ob man über Werk- oder laufende Tage übereingekommen sei.

Die Bezahlung von Liegegeld, welche dafür stipulirt ist, dafs ein Schiff auf Convoy gewartet hat, hört auf, sobald die Convoy bereit ist abzugehen, und dasjenige Liegegeld welches dafür stipulirt ist, dafs ein Schiff auf eine Ladung wartet, dann, wenn das Schiff völlig abgeladen ist, und seine Ausklarirung empfangen hat, sollte auch das Schiff nachher noch so lange durch ungünstiges Wetter aufgehalten, oder durch Gegenwinde wieder in den Hafen zurückgetrieben werden. Zwei Schiffe, die Galeas Swallow und die Galeas Beakman, waren durch eine Certepartie befrachtet, von Livorno nach verschiedenen Häfen der Mittelländischen See, und von da nach London zu segeln, und es war stipulirt: Dafs, nachdem sie ihre Ladungen in der Mittelländischen See empfangen hätten, sie directe nach Gibraltar versegeln, und dort warten sollten, bis sich eine Convoy für Lissabon oder London finden würde. Im Falle sie nur mit der Convoy nach Lissabon gehen könnten; so sollten sie dort wieder auf Convoy nach England warten, und falls eine Convoy nicht nach den Dünen ginge, so sollten sie in dem ersten Englischen Hafen wieder auf eine Convoy nach den Dünen warten, und für die Tage, welche sie mehr als 20 Tage im Ganzen genommen, auf eine Convoy zu warten hätten, sollte die Swallow Lstrl. 6: und der Beakman Lstr. 7: per Tag Liegegeld

haben. Die Schiffe kamen den 11ten März 1780 in Gibraltar an. Den 25sten September ging ein Kriegsschiff Gibraltar vorbei, weigerte sich aber, sie unter Convoy zu nehmen, indem ein anderes Kriegsschiff zum Behuf der Convoyirung nachkommen würde, welches den 27sten September ankam, und bis den 6ten October bei Gibraltar blieb, an welchem Tage die Schiffe, nachdem sie 148 Tage gewartet hatten, nach Lissabon abgingen, woselbst sie den 16ten October ankamen, und den 14ten November mit demselben Schiffe nach England abgingen und den 2ten December in Falmouth anlangten, woselbst die Schiffe bis den 17ten Januar des folgenden Jahres warteten, und sodann nach den Dünen und nach London abgingen. Ein Theil des Aufenthaltes der Schiffe zu Falmouth, war durch stürmisches Wetter veranlaſst. Die Capitaine forderten Liegegeld für die ganze Zeit der verschiedenen Aufhaltungen, nach Abzug von 20 Tagen, und die Befrachter behaupteten, daſs, nachdem das convoyirende Schiff in Gibraltar angekommen war, kein Liegegeld mehr liefe. Der Lord Kanzler, Carper, erklärte: Daſs das Liegegeld sowohl für die Zeit welche die Schiffe auf die Ankunft der Convoy warteten, als auch für die Zeit, in welcher die Convoy zum Absegeln nicht bereit gewesen war, zu bezahlen sei; denn, wenn die Convoy, während die Schiffe zu segeln bereit waren, nicht fertig war abgehen zu können; so war das Warten der Schiffe auf Convoy eben so stark vorhanden, als wenn gar keine Convoy da gewesen wäre; daſs aber kein Liegegeld für die Zeit zuzustehen sei, während die Schiffe und die Convoy auf

guten Wind warteten, und diesem Grundsatze gemäſs, wurde die Sache Lennoy c. Werry, in Betreff der obigen Schiffe entschieden.

Das Schiff Fortuna, Capitain Petersen, ward von Tönning in Ballast nach Buenos-Ayres, und von da zurück nach Tönning befrachtet, und 100 laufende Tage zum Laden und 20 zum Löschen, und für jeden Ueberliegetag 75 Mk. Bco. bestimmt. Nach einem Nebenreverse hatte das Schiff bei Lissabon anzulaufen, dort eine Englische, in 8 Tagen nach dortiger Ankunft des Schiffes zu liefernde, Licence zu erwarten, und jeder längere Aufenthalt sollte von den Liegetagen abgerechnet werden. Es wurde aber 86 Tage über die Zeit in Lissabon aufgehalten, kam den 9ten Mai 1807 bei Montevideo an, woselbst nach einigen Ausbesserungen dem dortigen Correspondenten des Abladers angezeigt wurde, daſs das Schiff am 20sten Juni zum Laden bereit sei; indem es (nach einer Bemerkung im Schiffsjournal) nicht nach Buenos-Ayres hinauf konnte. Am 4ten Juli protestirte der Schiffer wegen abgelaufener Liegetage. Am 16ten September 1807 segelte es endlich nach Buenos-Ayres hinauf, am 7ten October ward der Anfang mit dem Laden gemacht, und wie das Schiff bis auf zwei Drittel voll war, kam die Nachricht, daſs England und Dänemark in Krieg wären. Der Schiffer weigerte sich nun, ohne Bürgschaft, abseiten des Abladers, für Schiff und Fracht, zu versegeln. Die Admiralität von Buenos-Ayres erkannte den 8ten Februar 1808 die Certepartie für aufgehoben. Die Junta bestätigte das Decret den

2ten Februar 1808. Der Capitain starb vor Kummer, und das Schiff, welches am Strande bei Buenos-Ayres hatte liegen müssen, wurde hierauf für die Zehrungskosten verkauft.

Was das Rechtliche des Falles betrifft; so gab der geachtetste und berühmteste Rechtsgelehrte in Hamburg sein Gutachten dahin:

Da der Contract nur für aufgehoben, keinesweges für null und nichtig erklärt wurde; so ist man Fracht für die Hinreise schuldig, zwar nicht die halbe Fracht aber eine billige Entschädigung für Kost- und Monatsgeld bis zur Beendigung der Hinreise, und für den Gebrauch und die Abnutzung des Schiffes während dieser Zeit, die aber auf keinen Fall die halbe Fracht übersteigen kann, und durch Sachverständige zu reguliren ist, wenn die Partheien es anders nicht vorziehen sollten, die Frachtvergütung auf ein Drittel der Fracht beruhen zu lassen. Wann ist die Hinreise als beendigt anzusehen? Erst in Buenos-Ayres, nicht in Montevideo, weil das Schiff nach Buenos-Ayres bestimmt war. Liegetage sind nur schuldig die vor einem Hindernifs, welches als vis major den Contract hebt, eingetreten sind. Das Schiff war nach Buenos-Ayres bestimmt, und aufser den Ueberliegetagen in Lissabon, können keine Ueberliegetage eher angenommen werden als in Buenos-Ayres, nicht in Montevideo. Wie lange laufen sie? — Bis zu dem Tage da die Ablader, nach Ankunft der Nachricht vom Ausbruche des Krieges zwischen Dänemark und England, noch Häute an Bord sandten, bis den 23sten December 1807.

Mit aller Achtung gegen dieses im Auszug mitgetheilte Gutachten, waren wir der Meinung: Dafs, wenn eine beständige Usance davon erwiesen werden könnte, dafs die nach Buenos-Ayres bestimmten Schiffe, die so tief gingen wie die Fortuna, in Montevideo und nicht in Buenos-Ayres beladen würden, die Liegetage in Montevideo um so mehr mitgezählt werden müfsten, wenn der Ablader in Buenos-Ayres durch seinen Gevollmächtigten in Montevideo, die Abladung in Montevideo dem Schiffer versprochen gehabt hätte. Mit Beweisen darüber hätte der Schiffer, nach Ablauf der Liegetage in Montevideo, wegen Fautfracht protestiren, und falls er keine anderweitige Ladung erhalten konnte, in Ballast zurückgehen können, hier seine Fautfracht einzucassiren.

Die Kaufleute in Leith, Janieson et Comp., hatten mit Atkins et Comp. in Petersburg über eine Quantität Talg contrahirt, von welcher die Letzteren gesagt hatten, dafs sie im Anfang des Augusts abgeliefert werden könnte, weshalb Erstere das dem Rheder John Laurie zugehörige, von Capitain Anderson geführte Schiff, Bell, mit folgendem schriftlichen Instructionsbriefe (dem einzigen schriftlichen Beweise zwischen den Partheien) an den Capitain nach Cronstadt sandten:

„Sie werden bei Ihrer Ankunft in St. Petersburg unsern eingeschlossenen Brief an die Herren Atkins et Comp. abliefern, an welche wir Ihr Schiff, the Bell, addressiren. Sie werden 100 Tonnen Talg abladen,

und werden Ihnen diejenigen Bretter und Matten zukommen lassen, welche Sie nöthig haben werden, Ihr Schiff voll zu machen. Sie haben eine provisionelle Ordre an die Herren G. Scougal et Comp. für 40 Tonnen Eisen für die Herren S. et R. Anderson. Wenn diese solches nicht zur gehörigen Zeit abladen können; so mögen Sie sich an die Herren Hill, Cazulet et Comp. wenden, an die Sie einen Brief haben. Verfehlen Sie diese, so mögen Sie sich an die Factoren wenden, und wenn Sie nichts erhalten können; so laden Sie sogleich ohne diese Waaren. Bemerken Sie es, Sie müssen fertig seyn und segeln, vor dem ersten September, da die Assecuranzprämie nach dieser Zeit beträchtlich steigt. Hierüber schreiben wir ausführlich an Atkins et Comp., und wir hoffen, Sie werden darauf Ihre Aufmerksamkeit richten. Wir haben nichts dagegen, daſs Sie bis zu 50 à 60 Tonnen Güter auf Fracht nehmen, allein das Schiff muſs sich nach diesen Waaren nicht aufhalten, und was die Planken betrifft, so werden Sie Mühe haben, sie zu stauen."

Das Schiff kam den 22sten Juli 1787 an dem Ort der Bestimmung an, und der Schiffer wandte sich an Atkins et Comp., in Folge seiner Instruction. Sie sagten ihm: Daſs der aus dem Innern erwartete Talg nicht vor Ende August ankommen würde, und wegen der trockenen Jahrszeit käme die Waare erst im October nach St. Petersburg, und würde erst am Ende des Monats abgeladen. Der Capitain protestirte gegen die

Ablader, daſs sie das Schiff nicht vor dem 1sten September abgeladen hätten, aber wartete, nach der Ordre von Atkins et Comp., und in der Meinung, daſs er dazu verpflichtet war, auf die Ankunft des Talgs. Die Ladung war den 28sten October vollendet und das Schiff ausclarirt, und nachdem das Schiff einige Tage auf guten Wind gewartet hatte, ging es in See, wurde aber durch Gegenwinde und Frost nach Cronstadt zurückgenöthigt und gezwungen, daselbst bis zum folgenden 11ten Mai zu warten. Nach Ankunft des Schiffes und Ablieferung der Ladung in Leith, forderte der Rheder Fracht nach dem Maaſsstab der gewöhnlichen Fracht, und Liegegeld von dem 1sten September bis den 11ten Mai, und eine Schadloshaltung wegen des Anspruches den ein anderer Kaufmann, der gleich nach der Ankunft des Schiffes in Cronstadt, etwas Flachs darin verladen hatte, für den Aufenthalt machte. Der Fall wurde in verschiedenen Gerichten Schottlands verhandelt, und kam zuletzt durch Appellation an das Haus der Lords des Oberhauses. Von beiden Seiten wurde zugelassen: Daſs das Schiff leer hätte zurückkehren, oder nach dem 1sten September eine andere Ladung suchen können; allein der Rheder behauptete, daſs, da der Capitain, zu Folge des Verlangens von dem Correspondenten der Ladung gewartet hätte; so wären sie für allen durch diesen Aufenthalt verursachten Schaden verantwortlich.

Das Oberhaus des Parlaments entschied, daſs Janieson et Comp. bloſs die gewöhnliche Fracht und eine Schadensvergütung, nach dem Maaſsstabe des

Liegegeldes, von dem 1sten September bis den 29sten October zu bezahlen hätten. Diese Entscheidung erfolgte in Gemäſsheit von Schottischen Anordnungen und nach dem Handlungsgebrauch, wie solcher von verschiedenen Londoner Kaufleuten dargestellt war, die über die Sache verhört waren, und welche deponirt hatten, daſs die Forderung von Liegegeld sodann gleich aufhöre, sobald ein Schiff ausclarirt hätte und zum Absegeln bereit sei.

Die Certepartien der Ostindischen Compagnie enthalten gewöhnlich diese Clausel:

„Was die Erhebung der von der Compagnie zuge-„standenen oder zu zahlenden Fracht betrifft; so ist man „übereingekommen, daſs die Compagnie, im Falle das „Schiff die Reise vollführt und wohlbehalten in London an-„kommt, und die Rheder und der Capitain von ihrer Seite „ihre Verpflichtungen erfüllen, wohl und getreulich „die bedungene Fracht zustehen und bezahlen werde."

„Es ist hiebei festgesetzt, daſs, wenn das Schiff „nicht wohlbehalten in der Themse anlangt, und da-„selbst nicht die ganze und vollständige Ladung „abliefert, die Compagnie nicht gehalten seyn soll „die bedungene Fracht und das Liegegeld zu bezah-„len, noch von Seiten der Rheder oder des Capi-„tains irgend einen Anspruch zuzustehen habe, der „sich auf Frachtforderung oder andere Beschäftigung „des Schiffes im Dienste der Compagnie bezieht, „was auch die Gesetze, die Gebräuche und die

„Gewohnheiten dem entgegen anders bestimmen „mögten."

Ueber die Wirkung dieser Clausel entstand eine Rechtsfrage in der Sache Hottman c. die Ostindische Compagnie, in dem Falle des Schiffes York, welches von der Compagnie befrachtet war, und auf der Höhe von Ramsgate von einem Sturme befallen wurde, wodurch es sank und unter Wasser zu stehen kam. Durch dieses Unglück ging ein Theil der Ladung, der aus Salpeter bestand, verloren, der gröſste Theil des Restes, der mehrentheils in Pfeffer bestand, war vom Wasser beschädiget, wurde aber durch Leute, welche die Compagnie absandte, geborgen, und in besonderen Fahrzeugen nach London gebracht, woselbst kostspielige Versuche damit gemacht wurden, die Waare marktwürdig zu machen. Nachdem das Schiff gröſstentheils gelöscht war, wurde es wieder flott gemacht, und kam mit einem kleinen Theil am Borde, in London an. Die Compagnie behauptete: Daſs sie, in Folge obiger Clausel, gänzlich von jeder Frachtbezahlung und Erstattung von Liegetagen frei sei. Eine Jury von Kaufleuten indeſs war der Meinung, daſs für alle abgelieferte Waaren Fracht zu bezahlen sei und Liegegelder, laut Certepartie, und das Gericht der Kings Bench bestätigte diese Entscheidung. In derselben Sache war gleichfalls die Clausel der Certepartie streitig, wodurch die Rheder die Assecuranz für die Waaren übernommen zu haben schienen. Die Jury und das Gericht der Kings Bench waren aber der Meinung: Daſs die Rheder nicht schuldig wären Waaren zu

bezahlen, die in Folge des Unglücks, welches das Schiff überkam, verloren gegangen waren. Lord Mansfield bemerkte über diesen Punct: Es ist die Frage, ob die Rheder für den durch den Sturm, das Verhängnifs Gottes, verursachten Schaden verantwortlich sind. Dies mufs aus der Absicht der Partheien und der Natur des Contractes bestimmt werden. Das Schiff ist in Fracht genommen, die Rheder verhäuerten ihr Schiff, und es kann nie eine Idee vorhanden gewesen seyn, die Ladung gegen die Gefahren der See zu versichern. Die Compagnie versichert sich selbst. Worte müssen nur nach der Hauptabsicht der Partheien ausgelegt werden. Welches sind die Verpflichtungen der Rheder, so wie eine richtige Certepartie sie ergiebt? Sie sollen verantwortlich seyn für jeden Schaden, der durch ihre eigene Schuld entsteht, oder durch Schuld ihrer Leute, durch Mangelhaftigkeit ihres Schiffes, oder durch schlechte Stauung. Wenn sie für Schäden verpflichtet seyn sollten die durch Sturm entstehen, so würden sie Versicherer werden. Was die verlorenen Waaren betrifft; so mufs dieser Punct nach dem ganzen Context der Certepartie beurtheilt werden, und es kann nie die Absicht gewesen seyn, dafs die Rheder gegen den kleinen Verlust geschützt und für den grofsen verantwortlich seyn sollten.

In dem Falle von Tod gegen die Ostindische Compagnie, kam es gleichfalls auf die Auslegung der Clausel an, wodurch die Rheder die Assecuranz und den Ersatz des Verlornen übernommen zu haben schienen.

Das Oberhaus des Parlaments, an welches die Sache gedieh, entschied den 20sten Mai 1788: Dafs die Rheder auf keine Weise verpflichtet wären, der Compagnie Schäden an Gütern zu ersetzen, welche durch Sturm veranlafst waren.

Ueber die Clausel: „Dafs, falls das Schiff nicht wohlbehalten in der Themse anlange, die Compagnie nicht an Fracht und Liegegeld gebunden seyn solle," entstand, in der Sache des Schiffes Winchelsea, ein anderer merkwürdiger Procefs. Dieses Schiff war unter der Bedingung von der Compagnie befrachtet, und es hiefs in der Certepartie: „Dafs die Compagnie das Schiff 3 Monate nach dessen Ankunft in Indien für Europa beladen wolle," wobei die Compagnie sich aber vorbehalten hatte, nach Ablauf dieser 3 Monate das Schiff noch ein Jahr in ihrem Dienste zu behalten, wofür ein bestimmtes Liegegeld bedungen wurde. Die Compagnie behielt das Schiff nach Ablauf der 3 Monate in ihrem Dienste in Indien, und sandte es gegen das Ende des Jahres nach dem Fort St. Davis, woselbst es nach Ablauf des Jahres ankam. Der Capitain benachrichtigte bei seiner Ankunft den Präsidenten des Forts, dafs, wenn er ihm nicht das in der Certepartie bestimmte Liegegeld ferner zusichern wollte, er gegen ihn für alle Schäden, Zeitverlüste und andere Zufälle protestiren würde, worauf der Präsident und der Rath ihm Liegegeld für die Zeit, während welcher es im Dienste der Compagnie in Indien aufgehalten werden sollte, zugestand. Ehe das Schiff noch von Indien mit einer

Ladung abgefertiget war, ging es in einem Sturme verloren. Die Rheder verklagten die Compagnie aus der Certepartie. Ehe noch die Sache entschieden wurde, machte die Compagnie sie durch Schiedsrichter dahin ab, daſs sie Liegegeld für die Zeit bezahlte, welche das Schiff nach Ablauf der 3 Monate und des einen Jahres im Dienste der Compagnie zugebracht hatte, und die Proceſskosten. Lord Mansfield äuſserte bei der Gelegeheit: Daſs das Schiff nicht zu mehrerem berechtiget gewesen wäre.

Das 186ste Capitel des Consulats enthält den Grundsatz der hier zur Anwendung kam.

Obgleich die Worte einer Certepartie auf eine liberale Weise ausgelegt werden mögen; so muſs ihre Auslegung doch nicht unvereinbar mit der offenbaren und sichtbaren Meinung derselben seyn. In der Sache Marshall c. de la Torre, sollte ein Schiff von London zu einer Convoy abgehen, und dann nach Barcelona segeln, um dort seine Ladung abzuliefern. Ein und vierzig laufende Tage waren zugestanden, um in Portsmouth auf Convoy zu warten und in Barcelona zu löschen, welche 24 Stunden nach Ankunft des Schiffes in Portsmouth anheben, und in Barcelona mit dem Tage an welchem das Schiff bereit sei seine Ladung zu löschen, fortlaufen sollten. Für die Ueberliegetage waren jeden Tag 13 fsl. per Tonne bestimmt. Lord Kenyon war der Meinung: Daſs Liegegeld bloſs für die Zeit zu bezahlen sei, welche das Schiff länger als 41 Tage in Portsmouth und in Barcelona aufs Löschen gewartet, und

nicht für den Aufenthalt welchen das Schiff in Falmouth erlitten hätte, woselbst es auf Convoy gewartet hatte, nachdem es von dem Secretair der Admiralität dorthin verwiesen war, noch für den Aufenthalt in Gibraltar, wohin es durch eines der convoyirenden Schiffe gewiesen wurde, nachdem die übrige Flotte durch einen Sturm zerstreut war, und woselbst es 12 Tage auf Convoy nach Barcelona wartete.

Hätten die Partheien alle Tage eingeschlossen haben wollen, welche das Schiff an irgend einem Orte auf Convoy etwa zu warten haben mögte; so hätte dies bestimmter ausgedrückt werden müssen.

Das Altonaer Schiff, Indianer, Capitain Helmer, war nach Havannah, und falls es dort keine Fracht fand, nach la Guayra befrachtet. In dem Paragraph, über die Frachtbestimmung, waren für die Versegelung von Havannah nach la Guayra 1000 Rthlr. Hamburger Bco. festgesetzt. Das Schiff blieb, durch Schuld der Englischen Captoren, die es angehalten hatten, auf der Rückreise. Der Rheder klagte das Geld für die Versegelung ein, und der Hamburgische Prätor, welcher darüber zu entscheiden hatte, condemnirte den Befrachter darin. Das Senatsgericht aber, an welches die Sache ging, erachtete: Dafs, da der Punct über die Frachtbestimmung in diesem Falle, wie in allen gewöhnlichen Fällen, mit den Worten anhob: „Nach glücklicher Ankunft," und die Vergütung für die Versegelung in dieser Bestimmung, ohne durch einen Punct von der übrigen

Frachtbestimmung getrennt zu seyn, einbegriffen war, keine Vergütung zu bezahlen sei.

Der Registrator und die Kaufleute in der Admiralität hatten auf gleiche Weise die Certepartie ausgelegt, indem sie bei der, einige Jahre später erfolgten Bestimmung derjenigen Fracht, welche die Captoren dem Genommenen zu ersetzen hatten, die 1000 Rthlr. Bco. für obgedachte Versegelung, als von den Captoren mit zu bezahlen, in Computation brachten.

Der Schiffer, Teunis Goethard, hatte auf einer Reise von Barcelona nach Hamburg Ueberliegetage an dem Abgangs- und Ankunftshafen gehabt, und deshalb den Correspondenten des Abladers, Herrn J. D. Rodde, verklagt und gegen ihn ein Urtheil erhalten. In Berufung auf dasselbe, klagte sein Makler gegen den Herrn Bd. Roosen, Salomons Sohn, als Ladungsinteressenten Bco. Mk. 544: 11: ein, die seinen Antheil an den Liegegeldern ausmachen sollten. Er erwiderte: Daſs er seine Waaren prompte empfangen habe, und höchstens von Herrn J. D. Rodde besprochen werden könne. Erkannt wurde den 27sten August 1794: „Entbindung von der Klage, wogegen der m. n. Kläger der gemachten Forderung halber, an J. D. Rodde verwiesen wurde."

Der Capitain, Thomas Cordix, hatte in Livorno sein Schiff, Maria, für Früchte verfrachtet, und dabei angezeigt: Daſs sein Schiff circa 95 Last Oehlfässer, groſse und kleine, zu führen im Stande sei.

Wie er in Hamburg von dem Empfänger seine Fracht forderte, entgegnete dieser: Daſs er nur 76 Faſs eingenommen und einen leeren Raum im Schiffe gehabt habe, und verlangte wegen der fehlenden Waaren Schadensersatz. Er distinguirte zwischen ordinärer Last, Früchte- und Faſslast, nach jener werden 22 Kisten, nach letzteren aber 28, 29 auch 30 Kisten auf eine Last gezählt, und rechnete, daſs der Schiffer 4000 Pf. für jede Last hätte einnehmen müssen. Der Kläger bewies durch einen Attest der Schifferalten: Daſs sein Schiff wirklich 95 Faſslast groſs sei, und durch ein Parere von Kaufleuten, daſs von Livorno und Genua es gewöhnlich sei, 20 Kisten auf eine Faſslast zu rechnen, und die Hamburgische Admiralität erkannte dem gemäſs den 5ten November 1767: „Die Einwendung gegen die Fracht für unzulänglich *)."

Das Schiff Pursuit, geführt von Capt. John Ramshaw, wurde im October 1804 in Newcastle mit einer Ladung Steinkohlen auf Tönning, an die Ordre der Herren Wake et Comp. daselbst, befrachtet, und in der Certepartie unter andern bestimmt, daſs das Schiff nach seiner Ankunft am Löschplatze, in 12 Werkeltagen entlöscht, und für jeden Ueberliegetag 4 Pf. Strl. von den Empfängern bezahlt werden sollten. Das Schiff kam im November desselben Jahrs zu Tönning an, und war den 25sten November auf dem Zoll clarirt und zum

*) Anmerkungen über das Hamburgische Handels- Schiffs- und Seerecht. 2te Unterabtheilung. Pag. 149.

Löschen bereit, wovon der Schiffer den Empfängern der Ladung gehörige Anzeige machte. Damals war das Fahrwasser noch offen. Wake et Comp. löschten aber nicht. In den letzten Tagen des Novembers trat Frost ein, und nun konnte, da das Schiff auf dem Eiderstrome oder vielmehr am Strande lag, nicht anders gelöscht werden, als vermittelst einer vom Lande aus bis zum Schiffe zu legenden Stellage oder Brücke. Da Wake et Comp. das Schiff noch immer mit der Ladung liegen liefsen, so wurde der Schiffer beim Tönninger Magistrat wegen Bezahlung des Liegegeldes, laut Certepartie, klagbar. Nun bequemten Wake et Comp. sich endlich zur Löschung, und die Ladung war den 4ten Januar 1805 aus dem Schiffe; sie weigerten sich aber das Liegegeld zu bezahlen, und bezogen sich in ihrer gegen die Klage eingegebenen Exceptionsschrift darauf, dafs sie durch den eingetretenen Frost an der Löschung verhindert wären. Nach verhandelter Sache wurde, unterm 16ten Februar 1805, von dem Tönninger Magistrat dahin erkannt:

> Dafs Beklagte das verlangte Liegegeld mit den Kosten zu bezahlen schuldig; es wäre denn, dafs sie salvis salvandis erwiesen, dafs die Löschung unmöglich gewesen.

Gegen dieses Urtheil appellirten Wake et Comp.; es wurde indefs vom Königl. Obergerichte, unter Verurtheilung der Appellanten in die Kosten der Oberinstanz, confirmirt.

Dieser Fall ist merkwürdig dadurch, dafs darauf, dafs erwiesen der Frost eingetreten war, keine Rücksicht

genommen, und nicht dem Schiffer der Beweis aufgelegt wurde, daſs der Empfänger Schuld an der nicht geschehenen Löschung gewesen.

Das Schiff Juliana, geführt von Schiffer Mads Hansen, wurde im Jahre 1806 in Hamburg von Tönning nach Porto d'Orotava und St. Crux de Teneriffa und zurück nach Tönning, Hamburg oder Bremen befrachtet. In der Certepartie waren unter andern zum Laden und Löschen auch Wiederladen und Wiederlöschen, überhaupt 60 laufende Tage, und für jeden Ueberliegetag 60 Mk. Bco. bestimmt. Das Schiff hatte auf seiner Zurückreise das Unglück, am 14ten Januar 1807 nach Plymouth aufgebracht zu werden. Das Schiff wurde indeſs den 4ten Februar, die Ladung aber erst den 20sten Juni freigegeben, gegen Erstattung der Aufbringungskosten. Für die Zeit, welche das Schiff seit seiner Freigabe bis zur Freigabe der Ladung aufgehalten war, erhielt der Schiffer in Plymouth Vergütung. Der Kapercapitain wollte aber den Prisenmeister nicht eher vom Bord nehmen, als bis die ihm zuerkannten Kosten bezahlt wären. Dieſs erklärte der Schiffer in einem unterm 4ten Juli vor einem Notarius angedienten Proteste, und machte den Prisenmeister und Aufbringer, so wie jeden sonst Beikommenden, für den Aufenthalt und Schadens- und Kostenersatz verantwortlich. Die Bezahlung der Kosten erfolgte erst am 8ten Juli, worauf der Prisenmeister das Schiff verlieſs. Bei der Ankunft des Schiffs zu Tönning, verlangte der Schiffer von den Ladungsempfängern Herren A. Suhr et Comp. für den

Aufenthalt in Plymouth, vom 21sten Juni bis 8ten Juli, das in der Certepartie bestimmte Liegegeld von 60 Mk. Bco. täglich, 1080 Mk. Bco., nebst den in Plymouth gehabten Protestkosten, und wurde, da sie sich der Bezahlung entlegten, deshalb gegen sie klagbar, indem er sich darauf bezog, dafs durch die Freigabeacte, der Ladung die Unkosten zur Last gelegt wären, mithin der Aufenthalt durch die Ladung verursacht sei. Die Ladungsinteressenten bezogen sich zur Begründung ihrer Einrede der unbefugten Klage darauf, dafs der Schiffer nicht bewiesen habe, dafs der Aufenthalt durch Schuld der Correspondenten der Ladung veranlafst sei, und dafs, wenn er durch den Kaper, nach Freisprechung von Schiff und Ladung, rechtswidrig aufgehalten, der hieraus entstandene Schade nicht die Ladung allein treffen könne, und noch weniger dadurch wider die Empfänger der Ladung eine Klage auf Liegegeld begründet werden könne.

Nach verhandelter Sache entschied der Tönninger Magistrat, unterm 7ten November 1807, dahin:

Dafs die Ladungsempfänger, mit Vorbehalt ihres Regresses, insoweit Rechtens, gegen den Prisenmeister, ihren Commissionair bei der Reclamation in England oder sonst Beikommende, schuldig, die eingeklagten 1080 Mk. Bco. Liegegelder, nebst den in Plymouth gehabten Protestkosten zu bezahlen; es wäre denn, dafs sie innerhalb gleicher Frist salvis salvandis erwiesen, dafs es durch Schuld des Schiffers

geschehen, daſs der Prisenmeister noch nach geschehener Freisprechung der Ladung, auf dem Schiffe geblieben sei.

Gegen dieses Erkenntniſs wurde, von Seiten der Ladungsempfänger, appellirt, dasselbe aber von dem Königl. Obergericht zu Gottorff, confirmirt.

Das Amerikanische Schiff, Missouri, geführt von Capitain John Dunlap, wurde im Juli 1807 zu Liverpool durch Ewart Rutson et Comp. befrachtet, eine Ladung Zucker einzunehmen, und damit nach Glückstadt oder Tönning, und von da nach Amsterdam oder Rotterdam zu gehen, je nachdem es die Befrachter bei seiner Ankunft zu Tönning bestimmen würden. In der Certepartie waren zur Entlöschung 20 laufende Tage und für jeden Ueberliegetag 8 Lstrl. stipulirt. Als das Schiff den 25sten August 1807 zu Tönning ankam, war der Krieg zwischen Dänemark und England ausgebrochen, und jedes von England kommende Schiff wurde mit der Ladung unter Embargo gelegt. Der Schiffer Dunlap hatte sich den 26sten August auf dem Zolle angegeben, als 20 Tage nach dieser Angabe auf dem Zolle abgelaufen waren, diente derselbe wegen Ablauf der, in der Certepartie bestimmten, Liegetage Protest an, und verlangte das in derselben bestimmte Liegegeld. Brauneiser et Comp., als Correspondenten der Ladung, antworteten auf diesen Protest, daſs die Prätension von Liegegeld durchaus unfüglich sei, da der Zoll die Löschung nicht erlauben wolle, und die

Löschung von ihrer Seite nicht verzögert werde, sondern durch höhere Macht verhindert sei u. s. w. Den 5ten November bewirkte der Schiffer aber einen Befehl beim Tönninger Magistrat, daſs Brauneiser et Comp. die Ladung innerhalb 14 Tagen, gegen Bezahlung der Fracht und des beikommenden Liegegeldes, in Empfang nehmen sollten; Brauneiser et Comp. erklärten sich auch bereit, diesem Befehle nachzukommen; und erboten sich gegen den Schiffer, daſs sie die Güter in Empfang nehmen, die Fracht s. w. d. a. bezahlen, und da sie noch kein Connoissement in Händen hätten, die unter Arrest befindliche und unter obrigkeitlicher Aufsicht aufzulegende Ladung selbst ihm als Unterpfand für seine Ansprüche, bis zur Beitreibung des Connoissements, stellen wollten. Der Schiffer weigerte sich aber die Ladung ohne Zurücklieferung des Connoissements verabfolgen zu lassen. Während hierüber gestritten wurde, ging der Schiffer den 21sten November, da er mit seinem Schiffe nicht in den Tönninger Hafen kommen konnte und auf dem Eiderstrome des Eisgangs wegen nicht sicher lag, nach dem Friederichstädter Hafen, ohne Zustimmung der Ladungsinteressenten und ohne Wissen des Zollamts, weshalb er in eine Königl. Brüche verurtheilt wurde. Brauneiser et Comp. erhielten nachher das Connoissement, und nachdem sie die Aufhebung des Arrestes gegen Caution bewirkt hatten und dem Schiffer vom Zolle die Erlaubniſs zum Löschen in Friedrichstadt ertheilt war, fingen sie den 12ten Februar 1808 daselbst zu löschen an, und den

26sten desselben Monats war die Ladung aus dem Schiffe. Nun wurde der Schiffer wegen Bezahlung des Liegegeldes von 8 Lstrl. per Tag, vom 16ten September 1807 bis zur beendigten Löschung in Friederichstadt, den 26sten Februar 1808, also für 164 Tage, klagbar, und stützte diese seine Forderung auf die geschlossene Certepartie. Beklagte, Brauneiser et Comp., führten dagegen zur Begründung der Einrede der an sich unstatthaften Klage und des fehlenden Klagegrundes an, dafs der Schiffer überhaupt gar kein Liegegeld fordern könne, weil die Disposition der Ladungsinteressenten durch eine Verfügung von hoher Hand verhindert, und in Gemäfsheit der Certepartie, Tönning nur von dem Augenblicke an, als sie erklärt hätten, daselbst löschen zu wollen, als Bestimmungsort anzusehen sei, daher der Schiffer höchstens Kost- und Monatsgeld für die Schiffsmannschaft fordern könne. Eventualiter opponirten sie die Einrede des zuviel Geforderten, die sie darauf gründeten, dafs nach der Certepartie die Ladungsinteressenten die Wahl gehabt, ob sie die Ladung in Tönning in Empfang nehmen, oder das Schiff nach Glückstadt, Amsterdam oder Rotterdam gehen lassen wollten, und dafs Tönning nur von der Zeit an, als den Ladungsinteressenten gerichtlich anbefohlen wurde, die Ladung daselbst in Empfang zu nehmen, nämlich vom 5ten November 1807 an, als Bestimmungsort anzusehen sei, und die Liegezeit also auf jeden Fall nur vom 6ten November, als die Ladungsinteressenten die Verbindlichkeit gehabt hätten, die Ladung in Tönning

in Empfang zu nehmen, zu laufen angefangen hätten; die 20 Liegetage würden also den 26sten November abgelaufen gewesen seyn; allein durch die Versegelung nach Friederichstadt wären sie unterbrochen, und hätten erst wieder zu laufen angefangen den 12ten Februar 1808, als den Tag, wo sie in Friederichstadt mit der Entlöschung den Anfang gemacht, die Löschung wäre den 26sten desselben Monats beendigt, also könne der Schiffer höchstens für 10 Ueberliegetage prätendiren.

Nach verhandelter Sache erkannte der Tönninger Magistrat, unterm 9ten April 1808, dahin:

> Dafs die Ladungsempfänger schuldig, die eingeklagten Liegegelder, und zwar nach demselben Cours, nach welchem die Frachtgelder berechnet wären, unter Erstattung der Procefskosten, zu bezahlen.

Beklagte, Brauneiser et Comp., appellirten gegen dieses Erkenntnifs, und movirten folgende Beschwerden:

1. Dafs dem Schiffer überhaupt Liegegeld, laut Certepartie, zuerkannt, und derselbe nicht mit seiner Klage unter Erstattung der Kosten abgewiesen;
2. Eventualiter, dafs ihm nicht nur für die Zeit, die er die Ladung am Borde gehabt, Kost- und Monatsgeld zuerkannt; eventualiter,
3. Dafs ihm nicht auf jeden Fall nur für 10 Ueberliegetage Liegegeld, laut Certepartie, zuerkannt;

4. In quemcunque eventum, daſs ihnen die Erstattung der Kosten auferlegt sei.

Nach verhandelter Sache wurde, unterm 7ten Juni 1808, von dem Obergericht zu Gottorff, dahin erkannt:

Daſs sententia a qua dahin zu reformiren, daſs die Ladungsempfänger dem Schiffer für die Zeit, vom 6ten bis zum 25sten November 1807 incl., und für die Zeit, da er in Friederichstadt zu löschen angefangen, bis zum Tage der Entlöschung, den 26sten Februar 1808, nach Abzug der stipulirten 20 Liegetage, 8 Lstrl. täglich Liegegeld, laut Certepartie, zu bezahlen schuldig; dem Schiffer aber seine Ansprüche an die Ladungsempfänger, auf Beiträge zur Havarie vorzubehalten seien, unter Vergleichung der sämmtlichen Kosten.

Drittes Capitel.

Ueber Frachtbezahlung.

Literatur.

Roccus de navibus et naulo. Ultrajecti 1710.

Enthält in kurzen Sätzen alles, was aus den alten Seerechten und den Principien des Römischen Rechtes, über diesen Gegenstand wichtig ist.

Abbott Treatise on Merchant ships and Seamen. London 1804.

Enthält die neuesten, unten mitgetheilten, Englischen Entscheidungen über denselben.

Le nouveau Valin ou Code commercial maritime, par Laporte. Paris 1809.

Enthält alles was Valin über die in dem Code de commerce beibehaltenen alten Französischen Gesetzesprincipien, den Gegenstand dieses Capitels betreffend, gesagt hat.

Die Frachtbestimmung ist vielfacher Art. Nach einer angenommenen, oder in den Papieren bestimmten Gröſse des Schiffes, oft nach dem Maaſse welches das Schiff beim Entlöschen ausliefert, öfter aber nach der eingenommenen Last, indem der Schiffer nicht für das durch Differenz des Maaſses, Eintrocknen, Spillen,

Schmelzen und Fegels entstandene Untermaafs aufkommt. Bei Ostindischen und andern langdauernden Reisen, wird die Frachtbestimmung nicht sowohl nach dem specifischen Gewichte der ausgelieferten Quantitäten, sondern nach dem Werthe derselben festgesetzt. In Frankreich werden die Schiffe au Quintal oder au Tonneau befrachtet. Ersteres ist ein Gewicht von 100 Pf., und ein Schiff au Quintal befrachten, heifst: Waaren, eine bestimmte Anzahl Quintals schwer, darin nach einem gewissen Orte zu einer bestimmten Fracht verdingen. Die Französische Seetonne ist ein Maafs von 28 Cubickfufs. Obgleich der Belauf der Fracht gewöhnlich stipulirt wird, so werden doch oft Waaren ohne Bestimmung derselben, mit oder ohne Wissen des Capitains an Bord gesandt, bei welchen im ersteren Falle der gewöhnliche Preis der Fracht, (falls er variirt, der Mittelpreis nach Pothier) im letzteren Falle der höchste Preis bezahlt wird *).

Wenn die Kaufleute zerbrechliche Sachen verladen und selbst stauen lassen; so haftet der Schiffer für nichts und geniefst Fracht. Läfst der Schiffer die Waaren stauen; so haftet er, wenn er keiner Nachlässigkeit überführt wird, gleichfalls nicht, erhält aber keine Fracht **).

Wenn Güter stückweise bedungen sind, der Kaufmann das Gewicht angiebt, und der Schiffer nachmals

*) Pothier. §. 8 u. 9.

**) Consulat. Cap. 234.

findet dafs die Güter mehr wiegen, so mufs der Kaufmann ihm die Wägungskosten und mehr Fracht bezahlen. Ist aber von keinem Gewicht die Rede gewesen, sondern nur von Packen; so kann der Schiffer über das Gewicht keine Schwierigkeit machen, eben so wenig, wenn der Capitain die Waaren vor der Annahme gesehen hat. Hat aber der Kaufmann seit dieser Zeit Güter erwiesenermaafsen hinzugethan; so mufs er für dieses heimlich hinzugefügte Gewicht, doppelte Fracht bezahlen *).

Der Verfrachter hat bei Bestimmung der Fracht, Rücksicht auf Kost und Gage der Mannschaft zu nehmen, wenn das Schiff durch Eis verhindert werden kann, vor Eintritt des Winters, nach seinem Bestimmungshafen zu kommen, weil in der Regel solche, bei Ueberwinterung wegen Eis, nicht in Havarie grosse vergütet werden **).

In der Regel wird die Fracht nicht anders bezahlt, als wenn die Güter am Bestimmungshafen abgeliefert worden sind, weil der Befrachter in der Regel keinen Nutzen davon hat, wenn die Güter nach einem anderen Orte als wohin er sie bestimmt hatte, gebracht werden. Die Fälle worin dem Schiffe dennoch Fracht zugestanden wird, sind Ausnahmen von der allgemeinen Regel. Auf der anderen Seite hebt eine Unterbrechung des gewöhnlichen Laufes der Reise die Frachtbezahlung nicht,

*) Cap. 218.

**) Langenbeck. Pag. 152.

wenn das Schiff nachmals mit der Ladung nach dem Bestimmungshafen gelangt.

Das Schiff Racehorse, Capitain White, war von Liverpool in Ballast nach St. Martin und Lissabon befrachtet, von dort Früchte für Dublin zu holen. Auf der Rückreise wurde es bei Falmouth genommen, der Capitain aus dem Schiffe entfernt, und das Schiff bald darauf wieder genommen, und da der Rheder gestorben war, von dem Administrator seiner Masse, ohne die Ladung reclamirt und ihm freiwillig gegen Berglohn zurückgegeben. Die später reclamirte Ladung wurde gelöscht, und das Schiff verlangte die ganze Fracht. Sir Wm. Scott sagte den 13ten Juni 1800: Erst nach der Freigabe des Schiffes wurde die Ladung reclamirt, über welche ein Procefs entstand, der sich erst nach einigen Monaten endigte. Kommt es dem Gerichte zu, zu sagen, dafs das Schiff zu verbleiben und den Ausgang des Processes abzuwarten habe, da es freigegeben, die Ladung in Procefs war und condemnirt werden konnte, und da es auf keine Weise klar war, ob irgend eine Ladung würde weiter zu bringen seyn? Dies würde eine unvernünftige Zumuthung seyn. Ich behaupte nicht, dafs eine Parthei auf eine eilige Weise verfahren, und gleich nach der Freigabe des Schiffes absegeln darf. In etwas mufs man sich entgegen kommen, eine billige Zeit mufs man zugestehen, und thut man dies nicht, so mufs man sich einen Abzug von der Fracht gefallen lassen. Allein ich kann nicht sagen, dafs ein Schiff lange zu warten nöthig hat, blofs in der Voraussetzung, dafs

es seine Ladung wieder erhalten könnte, falls sie schliefslich sollte freigegeben werden. — Das Schiff hätte die Ladung immer weiter bringen können, aber die Ladung war für die Weiterführung nicht bereit. Obgleich der Rheder sich benahm als sei er von dem Contracte entschlagen; so ist er im Wesentlichen doch zu den daraus fliessenden Wohlthaten berechtiget. Die ganze Fracht, mit Abzug des von der Fracht bezahlten Berglohns, wurde erkannt *).

In dem Falle des Amerikanischen Schiffes Marta, Capitain Martin, wurde das Schiff und ein Theil der Ladung freigegeben, die ganze Ladung mufste aber gelöscht werden um zu einigen nicht reclamirten Waaren zu kommen, und der Capitain weigerte sich nun die freigegebenen Theile wieder an Bord zu nehmen und weiter zu bringen, ohne die ganze Fracht. Sir Wm. Scott, indem er sich äufserte, dafs die Frachtfahrer im Ganzen genommen, wenn er des Ausdrucks sich bedienen dürfe, die Lieblinge des Gerichts wären, erkannte dem Capitain die ganze Fracht zu **), nach einem Präjudicat seines Vorgängers, in der Sache des Schiffes Hamilton, Capitain Rodman, vom 20sten November 1793, indem er hinzu setzte: „So lange dies Präjudicat von dem Obergerichte nicht abgeändert ist, (wenn es überall einer Aenderung bedürftig ist) werde ich mich verpflichtet erachten, es zu befolgen; obgleich

*) Robinson. 3 — 106.

**) Robinson. 3 — 107.

es mir leid thut bekennen zu müssen, dafs in einzelnen Fällen eine solche Entscheidung hart für die Eigenthümer der Waaren ist."

Obgleich die Ablieferung der Ladung am Bestimmungshafen in der Regel nothwendig ist, ehe das Schiff Fracht fordern kann; so leidet dies doch auch in Hinsicht einer lebendigen Ladung, die ohne Schuld des Schiffers verringert wird, eine Ausnahme. Es mufs sowohl für die Todten wie für die Lebendigen bezahlt werden, wenn nicht etwas anders in der Certepartie, z. B. dafs nur Fracht für die Ueberführung zu bezahlen sei, contrahirt ist. Wird eine schwangere Frau auf der See entbunden, so wird für das Kind keine Fracht mehr bezahlt*). Unter dem Ausdruck, Fracht, wird in England (Blakey c. Dickson) dasjenige nicht verstanden, was etwa bei Verschiffung der Güter nach Ost- und Westindien zum Voraus bezahlt wird, indem der Name Fracht nur derjenigen Zahlung beigelegt wird, die nach der Ueberführung der Güter zu erlegen ist.

Bei Frachtfahrern ist die Fracht entweder im Connoissement bestimmt, oder durch die Handlungs-Usance. Ist die Fracht in einer Certepartie genannt, und für den ganzen oder einen Theil des Schiffsraums (en rouge) bestimmt; so mufs sie bezahlt werden, das Schiff, oder der befrachtete Theil, mag angefüllt gewesen seyn oder

*) Roccus 79.

nicht *). Ist die Tonnengröſse des Schiffes befrachtet; so muſs solche bezahlt werden, der Kaufmann mag so viele Tonnen Waaren abgeladen haben oder nicht. Sind nur Ballen und Fässer bedungen, so müssen so viele geliefert werden als versprochen sind, oder die Fracht für die nicht gelieferten gut gemacht werden. Falls die Tonnenzahl streitig ist, welche das Schiff hätte halten können, so wird dasselbe ausgemessen.

Wenn ein ganzes Schiff befrachtet, und die Trächtigkeit in der Certepartie angegeben wird, und der Ablader sich verpflichtet, für jede von ihm abzuladende Tonne Gut eine gewisse Summe zu bezahlen, ohne sich zu verpflichten eine volle und bequeme Ladung zu liefern; so können die Verfrachter nur für so viele Tonnen, als wirklich verladen wurden, Fracht fordern. Hierüber ist in England das Präjudicat, in Betreff des Schiffes Lady James, gegen die Ostindische Compagnie, merkwürdig. Bei allen diesen Fällen ist die lange Dauer der Reise zu Lasten der Verfrachter. Ist aber monats- oder wochenweise gemiethet; so ist die Dauer der Reise zu Lasten der Befrachter. Wenn keine Zeit bestimmt ist, so fängt die Zeit an zu laufen, sobald das Schiff unter Segel geht, und läuft während jedes unvermeidlichen Aufenthalts, der nicht durch Captur oder solche Umstände veranlaſst ist, welche zur Havarie grosse gerechnet werden. Die Monate werden bei dieser Frachtbestimmung nicht nach Mond- sondern

*) Roccus. 72 — 75.

Calendermonaten, wie in andern kaufmännischen Geschäften, berechnet. (Jolly c. Young.)

Gewöhnlich werden die Art und Termine der Frachtbestimmung in der Certepartie festgesetzt, der man geleben muſs. In der Regel hat der Capitain nicht nöthig die Waare eher fahren zu lassen, als bis ihm die Fracht bezahlt, oder Sicherheit dafür gestellt ist, und, wenn des Zolles wegen die Güter gelandet und aufgelegt werden müssen, so ist es der Vorsicht gemäſs, damit der Capitain ein Pfandrecht daran behält, daſs er sie (wenn es sich thun läſst) in seinem Namen einclarirt. Da er die Frachtbezahlung gerichtlich erzwingen kann, so ist er in vielen Fällen verpflichtet, dies zu thun, denn im Falle daſs Waaren von einem Kaufmanne an den andern consignirt sind, würde es oft sehr nachtheilig für den Consignenten seyn, wenn er von dem Schiffer gezwungen würde, Fracht zu bezahlen, von welcher er mit Grunde annehmen konnte zu erwarten, sie sei von dem Consignatair bezahlt worden. In dem Falle, Penrose c. Wilkes, wurde Fracht aus einer Certepartie eingeklagt, zu Folge welcher festgesetzt war: Daſs die Waaren in London, Inhalts der Certepartie, abgeliefert werden sollten, und diese besagte, daſs dieselben gegen Bezahlung der Fracht abzuliefern wären. Wie sie an den Consignatair abgeliefert waren, verweigerte er aber die Fracht unter dem Vorwande, daſs der Ablader ihm schuldig sei. Lord Kenyon war der Meinung, daſs die Fracht von dem Consignenten nicht eingefordert werden könnte, da der Schiffer nach dem

Contract die Waaren nicht anders als gegen Fracht abzuliefern gehabt hätte. Sobald ein Consignatair auf ein Connoissement Waaren empfängt; wird er (Robert c. Holt) der Schuldner der Fracht. Verkauft ein Consignatair, den der Capitain als diesen kennt, die Waaren an einen Dritten, ehe sie gelandet worden, so muſs er, und nicht der Käufer, wegen der Fracht verklagt werden, selbst wenn dieser die Güter in seinem Namen auf dem Zollhause einclarirt hat, wie Lord Kenyon in der Sache, Arteza c. Smallpiece, dafür hielt. Declarirt ein bloſser Factor des Eigenthümers der Waaren auf dem Zolle, der in seiner Qualität dem Capitain bekannt ist, so haftet auch er nicht für die Fracht. (Ward c. Felton.) Ausnahmen von der Regel, daſs keine Fracht zur bezahlen ist, als bei der Ablieferung der Waaren im Bestimmungshafen, sind, falls ein Theil der Güter in See geworfen, oder von dem Capitain aus Noth verkauft worden. Wenn neutrale Schiffe in Kriegszeiten feindliches Eigenthum führen, und deshalb von der andern kriegführenden Parthei aufgebracht, und diese Güter condemnirt werden; so hat der Captor nach Englischen Rechten die ganze Fracht zu bezahlen, weil er jure belli den Feind, dessen Waaren er nimmt, repräsentirt. Wenn auch die Reise unvollendet und daher die ganze Fracht noch nicht verdient ist; so hat die Wegnahme, da sie die Beendigung der Reise verhindert, doch die Folge für den Captor, daſs er die ganze Fracht bezahlen muſs. Sir Wm. Scott entwickelte diesen Satz weitläuftig in

der Entscheidung über das Schiff Kopenhagen, Capitain Mening *). Diese Regel beziehen die Engländer jedoch nur auf die Schiffe welche Waaren führen, die nach dem Völkerrechte geführt werden dürfen, und die in einem Handel begriffen sind, welchen die Regierung, deren Unterthanen die Waaren gehören, den Neutralen auch in Friedenszeiten zugesteht. Sind die confiscirten Waaren Contrebande nach dem Völkerrechte; so hat der Captor (Mercurius, Capitain Meincke **)) keine Fracht zu bezahlen. Gehört dem Eigenthümer des Schiffes die Contrebande zu; so ist sein Schiff auch confiscirt. Der Captor hat auch keine Fracht zu bezahlen, wenn das Schiff in einem feindlichen Colonialhandel begriffen ist, (Rebecca — Moore ***), America — Sherborn ****)) von einem Colonialhafen nach dem Mutterlande, welcher Handel jetzt auch die Confiscation des Schiffes nach sich zieht; (Wilhelmina — Otto †) — John — Scheer ††) und der junge Thomas †††)) noch wenn das Schiff in dem feindlichen Küstenhandel von einem feindlichen Hafen desselben Landes nach einem anderen begriffen ist,

*) Robinson. 1 — 289.

**) Robinson. 1 — 288.

***) Robinson. 2 — 101.

****) Robinson. 3 — 36.

†) Handbuch des Seerechtes. 2r Theil. Pag. 470.

††) l. c. 2 — 465.

†††) Robinson. 3 — 233.

(Emanuel — Sederström *)) oder wenn es die Waaren des Mutterlandes directe nach den Colonien verführet, (Emanuel — Eysenberg **) — Anne ***) — Nancy — Joy ****)) oder von einem feindlichen Lande nach den Colonien des andern mit ihm alliirten Feindes. (Rose — Young †)) Das Criterion der Engländer, in Hinsicht dieser Gegenstände, ist dieses, daſs sie jeden Handel eines Neutralen, den die feindliche Nation ihm im Frieden nicht zugestanden hat, für illegal halten, denn, sagen sie: Der Feind eröffnet diesen Handel nur seiner Bequemlichkeit wegen, um einen Theil der Bürde abzuwerfen, welche der Krieg auf ihn wälzt, und der Neutrale, der ihm seinen Colonial- und Küstenhandel führt, unterstützt ihn directe. Da aber im Allgemeinen der Handel von den Häfen des einen nach den Häfen eines anderen Landes, den Schiffen einer dritten Nation in Friedenszeiten offen ist; so wird Fracht an den Neutralen bezahlt, der die Güter des einen Feindes nach den Häfen des andern bringt, Wilhelmina, Carlson ††).

Es ist eine Regel der Englischen Prisengerichte, daſs den Captoren, die ein aufgebrachtes Schiff zuerkannt erhalten, falls sie nicht etwa, welches selten der Fall

*) Robinson. 1 — 296.

**) Robinson. 2 — 186.

***) Robinson. 3 — 91.

****) Robinson. 3 — 82.

†) Robinson. 2 — 206.

††) Robinson. 2 — 101.

ist, die Ladung nach dem Bestimmungshafen gebracht haben, keine Fracht zuerkannt wird. In dem Falle des von Demerara nach Holland bestimmten Schiffes Diana, Capitain Ramcke, machte Sir Wm. Scott indeſs den 19ten December 1803 eine Ausnahme von dieser Regel, weil die Reclamanten der Ladung, welche Restitution erhielten, Engländer waren, die demnach in ihrem eigenen Lande Restitution erhalten hatten.

Das Dänische Schiff Twillingriget, Capitain Metz, war zu einer Reise von Kopenhagen nach Ostindien und zurück zu 120 Rthlr. per Tonne, oder zu 60,000 Rthlr. befrachtet *). Die Engländer brachten es auf der Rückreise auf, condemnirten die Ladung nach dem Präjudicat Rendsburg, indem sie dem Capitain Fracht zuerkannten. Der Registrator und die Kaufleute brachten über den zu bezahlenden Belauf derselben ihren Bericht ein, worin sie nur 93 Rthlr. Fracht per Tonne zugestanden, weil der Befrachter im Herbste vorher 2 Schiffe zu diesem Preise befrachtet hatte, und die Tonnenzahl, zur Bestimmung der Fracht, berechneten sie nach dem Meſsbriefe des Schiffes.

Der Reclamant brachte über den ersten Punkt das Affidavit des bei der Sache uninteressirten Befrachters ein, daſs er zur Zeit der Befrachtung des Schiffes Twillingriget, kein Schiff zu einer anderen Fracht als die zugestandene sei, habe erhalten können; und in Hinsicht des zweiten Punktes behauptete er, daſs bei

*) Robinson. 5 — 37.

Befrachtungen die Tonnenzahl, wofür Fracht bezahlt werde, nicht nach dem Meſsbriefe, sondern oft nach der Beschaffenheit der Waaren und deren Gewicht bestimmt werde, und daſs das Schiff 504 Tonnen geladen gehabt habe.

Der Königsadvocat, indem er sich auf die Entscheidung des vorigen Krieges, über die Frachten der Kornschiffe berief, behauptete: daſs die Captoren nicht verpflichtet wären ungewöhnlich hohe Frachten zu bezahlen, wenn solche durch die Zeitläufte von den Reclamanten zugestanden wären. Er willigte indeſs ein, daſs in Hinsicht der Bestimmung der Tonnenzahl, die Sache nochmals an den Registrator und die Kaufleute gehen mögte. Dahin verwies sie auch Sir Wm. Scott, indem er folgende Bemerkung machte: Er pflichte dem Königsadvocaten bei, daſs die Certepartie selbst nicht in allen Fällen, in welchen den Partheien kein Betrug imputirt wird, durchaus die Richtschnur zur Bestimmung der von den Captoren zu bezahlenden Fracht sei. In gewöhnlichen Fällen wäre sie es zwar, woferne die Aufrichtigkeit derselben nicht angefochten würde, aber nicht wenn durch Kriegsläufte und durch die Gefahren der Reise, Frachten auſserordentlich hoch getrieben würden. Der vorliegende Fall sei von dieser Art. Er hoffe, daſs der Registrator und die Kaufleute die zugestandene Fracht nicht bloſs nach den beiden von den Reclamanten angeführten Frachten bestimmt hätten; sondern daſs sie überall nach dem Preise der Frachten würden gesehen haben, um die Fracht in dem vorliegenden Falle zu bestimmen.

In dem hierauf eingekommenen verbesserten Bericht war die Computation der Tonnenzahl, nach dem Tarif der Englisch-Ostindischen Compagnie in Indien, zugestanden.

Mit dieser Computationsart war der Reclamant in einer anderen Sache, nämlich des Kronprinzen *), nicht zufrieden, da solche nicht einmal die Kosten der Ausrüstung und die übrigen Kosten der Reise deckte. Da jetzt, nach der Praxis der Englisch-Ostindischen Compagnie, die Computation der Fracht nach dem Gewicht und dem Umfang der verladenen Artikel, als die einzig richtige Computationsart angenommen sei, behauptete der Reclamant; so hätte man in dem Bericht auch die Fracht pro rata nach demjenigen, welches die Englisch-Ostindische Compagnie zustehe, nämlich Lstrl. 26: per Tonne, berechnen müssen.

Bei diesen Einwürfen ging der Bericht an den Registrator und die Kaufleute zurück.

Oft werden die Waaren unter Weges so verdorben, dafs sie bei ihrer Ankunft im Bestimmungshafen gar keinen Werth haben, und es ist zu untersuchen, ob der Empfänger die Freiheit habe sie liegen zu lassen, oder für die Fracht zu nehmen.

Ueber die allgemeine Frage sind in England keine gesetzliche Bestimmungen; allein in dem oben berührten Falle, von Hotham c. die Ostindische Compagnie, wurde Letztere schuldig erkannt, für den geborgenen, von ihr mit grofsen Kosten getrockneten Pfeffer, Fracht

*) Robinson. 5 — 88.

zu bezahlen. Eben so fiel die Entscheidung in der Sache Lutwidge c. Grey aus, in welcher die Empfänger Fracht für Taback bezahlen mufsten, der aus einem Schiffbruche sehr beschädigt geborgen, und von ihnen angenommen war. Entsteht die Beschädigung durch Schuld des Capitains oder seiner Leute; so kann der Kaufmann Schadensersatz fordern, und ist für die Fracht nicht weiter verantwortlich, als was nach seinem erwiesenen Verlust davon überbleibt. Da indefs die Frachtforderung überall liquide, und jede Schadensklage altioris indaginis ist; so wird es selten Fälle geben, wo eine Compensation gleich eintreten könnte, und in den mehrsten Fällen würde die Fracht erst gegen Sicherheit für die Widerklage zu bezahlen seyn. Rührt die Beschädigung durch einen Verderb her, es sei nun dafs die Sache allenthalben dem Verderb ausgesetzt gewesen wäre, oder dafs sie durch die Eingeschlossenheit im Schiffe gelitten hat; so mufs (wofern, müssen wir hinzusetzen, im letzteren Falle der Capitain die Lucken gehörig gelüftet hat) der Kaufmann den Verlust tragen, und die Fracht bezahlen, wenn das Schiff im Bestimmungshafen ankommt. Da der Frachtcontract in der Regel nach dem Miethcontracte ausgelegt werden sollte, und es ein Grundsatz des Letzteren ist: Dafs die Miethe mufs bezahlt werden, der Miether mag die Sache gebraucht haben oder nicht; so ist die Frage: Ob der Befrachter die Ladung für die Fracht abandoniren kann oder nicht? in England nicht allseitig gerichtlich entschieden. In dem Westindischen Handel wird die Fracht von Zucker, nach dem Gewicht der Fässer, bei der Ablieferung bezahlt.

In dem Falle, Bailie c. Mondigliani, sagte Lord Mansfield: Das Schiff hat ein hypothekarisches Recht auf Fracht, welches bei einem buchstäblich totalen Verlust aufhört, und im Falle eines Verlustes, welcher seiner Natur nach mit dem Berglohne total ward, kann der Kaufmann entweder das Geborgene nehmen oder abandoniren.

Es giebt, wie gesagt, Fälle, in welchen nur ein Theil der Fracht gefordert werden kann. In dem Falle eines Frachtfahrers wird gewöhnlich nur die Fracht für diejenigen Waaren bezahlt, welche der Frachtfahrer abliefert, weil der Contract in diesem Falle speciell, oder wenigstens seiner Natur nach divisible ist. Herr Abbott *) sagt dies ohne Einschränkung, und er hat Recht, sobald mehrere Güter eines und desselben Eigenthümers nicht auf demselben Connoissement stehen, von denen einige beschädigt und die anderen unbeschädigt sind. Ist aber ein ganzes Schiff im Allgemeinen befrachtet, ohne Rücksicht auf die zu verladenden Güter, in welchem Falle, wie Lord Hardwike bemerkte, der Contract eher ein Contract für den Gebrauch des Schiffes, als für die Ueberführung von Waaren ist; so wird die ganze Fracht bezahlt. Wenigstens kann in Praxis kein Zweifel darüber seyn. Die Verkürzung der Fracht geschieht gewöhnlich, wenn das Schiff vor dem Bestimmungshafen in einen Nothhafen einläuft, und nicht nach seinem Bestimmungshafen hinkommen kann. Der Schiffer kann zum Transport der Waaren nach dem Bestimmungshafen, ein anderes Schiff miethen. Wenn er dies aber nicht kann oder nicht will, und der Kauf-

*) Pag. 275.

mann dort die Waaren empfängt; so ist die allgemeine Regel: Dafs die Fracht nach Verhältnifs des zurückgelegten Weges (pro rata itineris peracti) bezahlt wird *).

Nach dem allgemeinen Seegebrauch ist Fracht für Korn, Citronen und andere leicht verderbliche Waaren zu bezahlen, wenn der Verderb der Ladung wegen der natürlichen Eigenschaft derselben, auf einer langen Reise, ohne dafs der Schiffer es hat verhindern können, entsteht. Tritt Aufenthalt auf einer Reise mit einer solchen Ladung, durch Kriegsunruhen oder Havariefälle ein; so mufs bei Gefahr vor Verderb, die Ladung entweder, wenn Rücksprache mit dem Eigenthümer gehalten werden kann, in Folge derselben; oder durch eine Vorstellung des Schiffers an die beikommende Obrigkeit, wenn es möglich, obrigkeitlich verkauft werden. Kann er keine Erlaubnifs dazu erhalten; so würde er seine Frachtforderung durch die Beweise, dafs blofs höhere Macht und Gewalt den Verderb der Ladung verursacht, erhärten können **). Das Französische Recht besagt: In keinem Falle kann der Befrachter eine Verminderung der Fracht fordern. Er ist nicht berechtiget, die Waaren die im Preise gefallen, oder wegen ihres Mangels, oder durch Zufall sich verschlimmert haben, für die Fracht zu abandoniren, flüssige Waaren ausgenommen ***).

*) Roccus. 80.

**) Glashoff, Sammlung einiger bei der Schifffahrt vorkommender Fälle. 4s Heft. Hamburg 1802.

***) §. 310. Preufsisches Landrecht. 2 — 1729. Dänisches Seerecht. 4 — 2 — 10.

Es giebt demnach in den Seerechten eigentlich nur einen Fall, in welchem der Schiffer in Gefahr seyn kann, nach zurückgelegter Reise keine Fracht zu bekommen, nämlich diesen, wenn er eine Ladung Wein oder andere flüssige Waaren geladen hat, und dieselbe würde durch eine lange Reise, oder durch andere Zufälle der Reise, verlecken, in welchem Falle der Kaufmann das Recht hat, die leeren Fustagen dem Schiffer für die Fracht am Borde zu lassen *).

Ein Kaufmann befrachtete ein Schiff, nahm dabei den Capitain und das Schiffsvolk an, rüstete das Schiff auf seine eigene Kosten aus und verpflichtete sich in einer Certepartie, dem Rheder für den Gebrauch des Schiffes und der Geräthschaften Lstrl. 20: bis das Schiff in die Themse zurück käme, zu bezahlen. Der Kaufmann lud das Schiff für die Strafse ab, um von Hafen zu Hafen nach verschiedenen Oertern zu gehen, und nach Verlauf von 2 Jahren kam es mit einer Ladung von der Berberei zurück, nach London bestimmt, und ging bei Dover in einem Sturme verloren. Die Ladung wurde geborgen. Der Kaufmann verweigerte die Fracht, weil das Schiff nicht nach der Themse zurückgekommen sei. Malyne, der in seinem Werke, Lex Mercatoria **), diesen Fall erzählt, bestimmt nicht, ob derselbe gerichtlich entschieden ist, aber er giebt dem

*) Preufsisches Landrecht. 2r Thl. §. 1730.
Dänisches Seerecht. 4 — 2 — 10.
Ordenanza de Bilbao. 18.

**) Pag. 101.

Befrachter Unrecht, da die Fracht monatsweise bestimmt, und der Ort der Rückkehr allein benannt war, um die Zeit anzugeben, wann die Fracht zahlbar seyn sollte.

Lutwidge, der Rheder eines Schiffes, genannt Wharton of Whitehaven*), verfrachtete sein Schiff an Archiobald Grey und andere in Glasgow, zu einer Reise von diesem Hafen nach Maryland oder Virginien, und von da zurück nach Glasgow, und sollte blofs bei der Rückladung Lstrl. 8 : 12 fsl. für die Tonne Taback haben, welche zu 4 Oxhoft angeschlagen wurde. Die Hälfte der Fracht sollte nach der Rückkehr des Schiffes in Glasgow, und die andere Hälfte 6 Monate nach der Löschung bezahlt werden. Das Schiff ging nach Virginien, und lieferte dort seine ausgehende Ladung ab, und nahm daselbst von dem Agenten des Befrachters 199 Oxhoft Taback ein, die zum Theil ihm, zum Theil anderen Kaufleuten gehörten, und von dem Agenten verladen wurden, um die Ladung zu completiren, weil er dazu von seinem Principal Ordre hatte, wenn die Hinladung nicht zulänglich wäre um eine Zurückladung zu kaufen. Grey et Comp. versicherten einen Theil der Ladung in Bristol, und der andere Theil blieb unversichert. Auf der Rückreise ging das Schiff bei Youghall in Irland, nahe bei Glasgow, verloren, 163 Oxhoft wurden, unter Beistand der Zollbeamten, in Youghall geborgen und im Zollhause deponirt. Sobald Lutwidge von dem Unglück Nachricht hatte, zeigte er es dem Befrachter mit der Hinzusetzung an: Dafs er für ein anderes Schiff sorgen würde, die Ladung nach dem

*) Abbott. Pag. 280.

Bestimmungshafen zu bringen. Grey et Comp. abandonirten ihren Theil der Ladung an die Assecuradeure, und indossirten das Connoissement an diese. Lutwidge sandte ein anderes Schiff nach Youghall, die Assecuradeure nahmen aber den ihnen abandonirten Theil und brachten ihn nach Bristol. Der Agent von dem anderen Theil war bereit, ihn an Bord des von Lutwidge bestimmten Schiffes zu verladen, wenn der Capitain Connoissemente zeichnen wollte, die Waare, in Gemäſsheit der ursprünglichen Certepartie, in Glasgow abzuliefern. Allein der Capitain wollte solche Connoissemente nicht zeichnen oder sich verpflichten, die Waaren in Glasgow abzuliefern, indem er sich bloſs verpflichtete, Empfangscheine dafür zu geben, sie in Groſsbrittanien abzuliefern. Da der Agent besorgte, er habe die Absicht, die Waaren nach Whitehaven und nicht nach Glasgow zu bringen; so verweigerte er sie ihm, und sandte sie mit einem anderen Schiffe nach Glasgow, woselbst ein Theil so beschädigt ankam, daſs er verbrannt werden muſste. Lutwidge stellte bei der Schottischen Admiralität eine Klage gegen Grey et Comp. auf Fracht, aus der Certepartie, an. Ihrer Seits wurde behauptet: Daſs der Frachtcontract durch den Schiffbruch aufgehoben sei, und daſs nach der Billigkeit eine Forderung auf Vergütung, statt der Fracht Statt finde, und daſs diese, was ihren Theil betreffe, nur gegen ihre Assecuradeure in Bristol, und was den fremden Theil betreffe, gegen dessen Eigenthümer gemacht werden könne; daſs diese Forderung nur im Verhältniſs zu dem Werthe des Geborgenen, nach Abzug von Kosten und Berglohn,

gemacht werden könnte, und auf allen Fall nur in Verhältnifs einer Reise, die in Youghall endigte, da der Capitain sich geweigert habe, dort andere Connoissemente auf Glasgow zu zeichnen, und dort die Tabacke abzuliefern. Der Richter der Admiralität decretirte: Dafs Grey et Comp. die volle Fracht für den geborgenen Theil der Ladung zu bezahlen hätten, aber keine Fracht für den verlornen Theil; und dafs die volle Fracht fällig sei, obgleich die Güter nicht nach Glasgow gebracht waren, da Lutwidge ein anderes Schiff bereit hatte, die Güter dort hinzubringen, und gar keine neue Connoissemente nöthig waren, da die alten in Kraft blieben. Von diesem Urtheil appellirten Grey et Comp. an die Lords of session in Schottland, welche erkannten: Dafs durch den gänzlichen Untergang des Schiffes der Frachtcontract aufgelöst sei, obgleich einige der schiffbrüchigen Güter aus dem Schiffbruche gerettet wären, und dafs die Befrachter, da sie die Connoissemente an die Assecuradeure indossirt, für keine von den Assecuradeuren wieder erlangte Waaren verantwortlich wären; aber dafs der Kaufmann für diejenigen Güter, welche nach Glasgow gebracht wären, Fracht pro rata itineris zu bezahlen habe, obgleich einige davon verbrannt wären. Das Oberhaus des Brittischen Parlaments, an welches hierauf die Sache gelangte, erkannte:

> Dafs Grey et Comp. die volle Fracht für die an die Assecuradeure abandonirten Güter, und die Fracht pro rata itineris für diejenigen Waaren schuldig wären, welche nach Glasgow gebracht, obgleich einige dieser Tabacke dergestalt

beschädigt befunden worden, daſs sie hätten verbrannt werden müssen.

Lyde verschiffte 1501 Quintals Fische in Newfoundland, am Borde des Lucke, und andern Rhedern gehörigen Schiffes Sarah, um nach Lissabon gebracht zu werden; die Fracht war zu 2 fsl. per Quintal bestimmt. Der Preis der Ladung in Newfoundland war $10\frac{1}{2}$ fsl. per Quintal. Am Borde des Schiffes waren auch noch mehr Fische, welche den Rhedern gehörten. Das Schiff ging 1756 den 27sten November unter Segel, und nach einer 17tägigen Fahrt wurde es den 14ten December durch ein Französisches Schiff, 4 Tage Segelung von Lissabon, genommen, den 17ten aber von Engländern wiedergenommen, und den 29sten in Biddeford in Devonshire eingebracht. Der Franzose nahm den Capitain und die ganze Mannschaft bis auf einen Matrosen und einen Knaben heraus. Lyde nahm von dem Recaptor seine Waaren, und bezahlte 5 fsl. Berglohn per Quintal, da die Fische damals zu 10 fsl. per Quintal geschätzt wurden, wozu sie damals in England nur zu verkaufen waren; nach Abzug der Kosten. Lyde sandte sie, sobald es thunlich war, nach Bilbao, erhielt dort aber nur $5\frac{1}{2}$ fsl. per Quintal, nach Abzug der Kosten, welches nur ein Drittel des Ankaufs- und Bergungspreises war. Die Fracht von Biddeford nach Lissabon war höher, als von Newfoundland nach Lissabon. Die Rheder Lucke et Cons. abandonirten ihr Schiff an die Assecuradeure, und dachten nicht daran sich zu erbieten, die Waaren nach Lissabon zu bringen, auch

wurden sie dazu von Lyde nicht aufgefordert. In einer Frachtklage, die Lucke et Cons. anstellten, erkannte das Gericht: Daſs sie die Fracht für die Hälfte der verladenen Fische haben sollten, da die andere Hälfte durch die Kosten und den Berglohn verloren gegangen sei, und zwar in dem Verhältniſs von 17 Tagen gegen 21 Tage, in welchen die Reise, wenn die Captur nicht eingetreten wäre, hätte geendigt werden können, nämlich Lstrl. 60: 14 ſsl., welches $\frac{17}{21}$, von Lstrl. 75: die Hälfte von Lstrl. 150: beträgt. Lord Mansfield sagte: Wenn ein befrachtetes Schiff zufällig auf der Reise, ohne Schuld des Capitains, unbrauchbar wird, so hat der Capitain von zwei Dingen die Wahl, entweder es auszubessern, (wenn dies in einer passenden Zeit geschehen kann) oder ein anderes Schiff zu miethen, um die Waaren nach dem Bestimmungshafen zu bringen. Wenn der Kaufmann damit nicht zufrieden ist, und ihn an der Ausführung seines Vorsatzes verhindert; so ist der Capitain zu der vollen Fracht von der ganzen Reise berechtiget, wie das Oberhaus des Parlaments in dem Falle Lutwidge et How c. Grey und andern es erkannte. Was den Werth der Waaren betrifft, so geht es den Capitain nichts an, ob sie verdorben sind oder nicht, sobald der Ablader sie annimmt; es ist hinreichend, daſs der Capitain sie übergeführt hat, denn dadurch hat er seine Fracht geerndtet, und der Kaufmann muſs Alles was geborgen ist nehmen, oder Nichts; er darf nicht einen Theil nehmen, und den Rest abandoniren, und so auslesen und auswählen wie ihm gefällt, indem er das Unbeschädigte nimmt und das

Beschädigte zurück läſst. Abandonirt er Alles, so ist er von der Fracht entschlagen, und er darf Alles abandoniren, obgleich nicht Alles verloren ist. Hier nun ist eine Wegnahme ohne Verschulden des Capitains, und dann tritt eine Wiedernahme ein. Der Kaufmann abandonirt nicht, sondern nimmt seine Waaren und verlangt nicht von dem Capitain, daſs er sie nach Lissabon, dem Bestimmungshafen, bringen solle, der Capitain konnte sie auch nicht in demselben Schiffe, welches unbrauchbar geworden, und an die Assecuradeure abandonirt war, überführen, und er verlangte nicht ein anderes anzuschaffen, da die Fracht von Biddeford nach Lissabon höher als von Newfoundland nach Lissabon war. Es kann kein Zweifel darüber seyn, daſs einige Fracht fällig ist, da die Waaren von dem Befrachter nicht abandonirt waren, sondern er sie von dem Wiedernehmer annahm. Die Frage wird seyn: Welche Fracht? Die Antwort: Eine verhältniſsmäſsige Fracht, nämlich nach Verhältniſs des Weges. Wenn der Capitain die Wahl hat ein anderes Schiff anzuschaffen, um die Waaren nach dem Bestimmungshafen zu bringen, und der Befrachter ihm nicht einmal zumuthet dies zu thun; so ist der Capitain immer noch zu einer Fracht pro rata der vorigen Reise berechtiget. Ich nehme den Berglohn in diesem Falle auf die Hälfte des Werthes der geborgenen Sachen an; und das ist billig, daſs diese Hälfte als verloren angesehen wird. Der Wiedernehmer war nicht verpflichtet sich eine Taxation gefallen zu lassen, sondern hätte auf den Verkauf der Waaren bestehen können, und daher ist die Hälfte so vollkommen verloren

als wenn sie in den Händen des Feindes geblieben wäre. Die Hälfte muſs daher als verloren, die Hälfte als geborgen angesehen werden. Der Capitain hatte 17 Tage Segelung zurückgelegt, und war noch 4 Tage von seinem Bestimmungshafen, als ihm das Unglück überkam. Er muſs daher Fracht für $\frac{17}{21}$ der ganzen Reise haben, für die Hälfte der geborgenen Ladung. Es kommt gar nicht in Betrachtung, was der Kaufmann nachmals mit den Waaren machte; denn der Capitain hatte sich um die Güte oder Schlechtheit des Marktes gar nicht zu bekümmern, kann dieses auch eigentlich nicht eher wissen, als bis die Fracht bezahlt ist, da der Capitain nur verpflichtet ist gegen Bezahlung der Fracht die Waaren auszuliefern. Auf dergleichen nahm man in dem Oberhause, in der Sache Lutwidge et How c. Grey, gar keine Rücksicht, und doch war der Taback in diesem Falle so sehr beschädiget, daſs er in Glasgow beim Hafen verbrannt werden muſste.

Lord Mansfield äuſserte ferner: Daſs er diese Sache der Meinung des Gerichtes zu überlassen wünsche, um die Frage auf eine überlegte, feierliche und kundbare Weise abgemacht zu haben, da sie ihrer Natur nach so umfassend, und da das Seerecht nicht das Recht eines einzelnen Staates, sondern das allgemeine Recht aller Nationen sei, non erit alia lex Romae, alia Athenis, alia nunc alia posthac, sed et apud omnes gentes et omni tempore una eadem que lex obtinebit.

In einem folgenden Falle, den Lord Mansfield zu entscheiden hatte, dem von Bailie c. Mondigliani,

segelte ein Schiff mit Waaren von Nevis nach Bristol, wurde aber auf der Reise genommen und nach Frankreich gesandt, woselbst es condemnirt wurde. Bei einer Appellation wurden Schiff und Ladung restituirt; allein ehe diese Entscheidung vollzogen werden konnte, wurden Schiff und Ladung verkauft. Der Kaufmann erhielt den Belauf der Waaren, bezahlte dem Capitain Fracht pro rata itineris, und forderte diese Fracht von den Assecuradeuren wieder. Das Gericht hielt dafür: Dafs diese Fracht von den Assecuradeuren nicht wieder gefordert werden könnte. Lord Mansfield sagte: Weil im Falle eines totalen Verlustes, zwischen Befrachter und Verfrachter, keine Fracht fällig ist. Aber kein Verlust ist total in welchem ein Theil der Waaren geborgen wird, und der Kaufmann ihn nimmt. Im vorliegenden Falle wurde der Werth der Waaren in Geld zurückgegeben, welches eben so viel ist, als wenn die Waaren zurückgegeben wären, und daher war sicher die Fracht pro rata itineris zu bezahlen.

In dem Falle des Schiffes Kopenhagen, Capitain Mening, war ein neutrales Schiff mit neutralen Papieren, in Kriegszeiten durch schweres Wetter in einen Brittischen Hafen getrieben, und mit seiner Ladung angehalten worden. In der Admiralität wurde auf Condemnation angetragen. Die Neutralität der Ladung wurde eher bewiesen als die Beweisführung für die Neutralität des Schiffes endigte, und die Ladung ward, während das Schiff noch in Beschlag lag, freigegeben. Ein Theil wurde in einem anderen Schiffe

nach dem Bestimmungshafen versandt, und ein Theil ging nach London. Nach der Freigabe des Schiffes erkannte Sir Wm. Scott Fracht pro rata itineris peracti *).

Das Schwedische Schiff Isabella Jacobina-Sovergreen, war befrachtet von Plymouth nach Radstow (welches dicht bei dem ersteren Hafen liegt) zu gehen, daselbst eine Ladung Pilchards nach Venedig einzunehmen, versegelte nach Radstow, nahm seine Ladung ein und hatte eine Segelung von einigen Tagen zurückgelegt, kam aber wegen eines Lecks nach Plymouth zurück, und wurde in den auf Schwedische Schiffe gelegten Embargo begriffen, dem zu Folge die Ladung an die Befrachter, welche Englische Unterthanen waren, zurückgegeben und gelöscht wurde. Sir Wm. Scott erkannte dem Schiffe keine Fracht zu, aber entschied: Daſs, wenn das Schiff Kosten von der Ladung gehabt haben mögte, diese ersetzt werden sollten.

In dem Falle Cook c. Jenkings, wurde aus einer Certepartie vom 2ten August 1796 geklagt, durch welche der Kläger sein Schiff, the Resolution, an den Beklagten von Liverpool nach Wiburg, und zurück nach Liverpool verfrachtet hatte, in welcher bestimmt war: Daſs der Capitain eine Ladung Salz nach Wiburg ausnehmen, und nach deren Ablieferung daselbst eine Ladung Bretter laden sollte, wofür der Befrachter ihm an Fracht zu bezahlen versprach, im Ganzen für Miethung

*) Robinson. 1 — 287.

des Schiffes zu besagter Reise nach dem Maaſsstabe von Lstrl. 7: für 100 in Liverpool abgelieferte Bretter, und die Fracht sollte ein Viertel baar und drei Viertel in einem Wechsel auf London, 4 Monat nach dato fällig, bezahlt werden. Nachdem das Schiff die Ladung Salz nach Wiburg gebracht hatte, nahm es daselbst eine Ladung Bretter ein und ging damit auf Liverpool unter Segel, litt aber vor der Ankunft daselbst Schiffbruch, und die Bretter muſsten gelöscht werden, um nicht verloren zu gehen, und wurden von dem Befrachter angenommen und verkauft. Nach Verhältniſs des zurückgelegten Weges wurden Lstrl. 800: Fracht gefordert. Die Thatsache wurde von beiden Seiten eingeräumt, und man behauptete nicht, daſs irgend ein Theil der Ladung nach Liverpool gekommen sei, der Kläger behauptete nicht, daſs er es angeboten habe die Bretter dorthin zu schaffen, noch behauptete der Beklagte, daſs er dieses verlangt habe. Das Gericht der Kings Bench entschied: Daſs der Kläger keine Frachtforderung habe. Lord Kenyon sagte: „Nach den Bedingungen des Contrac„tes verpflichtete sich der Befrachter, eine bestimmte „Summe bei der Ankunft in Liverpool zu bezahlen, „nämlich ein Viertel baar und drei Viertel in Wechseln „auf London; aber die Waare kam gar nicht an. Von „welcher Zeit sollten nun diese Wechsel datirt wer„den? — Wir sitzen nicht hier Contracte zu machen, „sondern sie zu erzwingen, und für uns ist nur die „Frage vorhanden: Ob diese Fracht nach diesem Con„tracte zu bezahlen sei, obgleich dies Schiff nie ankam, „sondern vor seiner Ankunft in Liverpool verloren ging?

„Hierüber kann ich keinen Zweifel hegen. Der Fall „Lucke c. Lyde, ist von diesem sehr verschieden. „Was hat der Fall eines unbestimmten Contractes mit „dem Falle eines ausdrücklichen Contractes zu thun? „Lord Cook sagte: Expressum facit cessare tacitum. „Hier sind die Partheien bei einer bestimmten Ueberein-„kunft gebunden. Nun muthet man uns zu, daſs wir „diesem Contract keine vollkommene Wirksamkeit zu-„gestehen sollen, weil er unvernünftig ist, aber wir „haben nach dem Contract der Partheien zu entscheiden. „Es ist nicht nothwendig dermalen zu entscheiden, ob „der Kläger nicht eine andere Klage hätte anstellen müs-„sen, dies zu beantworten, wird früh genug seyn, „wenn diese Frage vorkommt. Hier ist nur die Frage: „Ob aus dem, der Klage zum Grunde gelegten Contract, „Bezahlung erzwungen werden könne, da die Waaren „nicht nach Liverpool gekommen sind, und der Beklagte „bloſs versprochen hat, bei der Ablieferung in Liverpool „zu bezahlen, und jetzt ein Recht hat zu sagen: Non „haec in foedera veni.“

Herr Laurence, ein anderer Richter, sagte: „Ich bin der Meinung des Anwaldes des Beklagten, daſs, „einerlei, ob der Contract mündlich oder schriftlich ge-„schlossen ist, die gesetzliche Wirkung in Hinsicht des-„selben gleich sei. Ist ein Schiff an den Strand gewor-„fen, so ist es die Pflicht des Capitains, entweder sein „Schiff auszubessern, oder ein anderes anzuschaffen, „und hat er die Reise vollendet, dann ist er erst zu sei-„ner Fracht berechtiget. Aber wofern er nicht die

„ganze Reise vollendet, ist er nicht zu seiner ganzen „Fracht berechtiget; als in solchen Fällen, in welchen „der Eigenthümer der Waaren ihn daran verhindert, „noch hat er Forderung pro rata anders als aus einem „neuen Contract. Die nachfolgende Annahme der Waa- „ren durch den Eigenthümer, mag vielleicht der Be- „weis eines neuen Contractes unter den Partheien seyn; „aber der Kläger hat in diesem Procefs zu der alten „Uebereinkunft seine Zuflucht genommen, nach welcher „der Beklagte sich blofs verpflichtete, auf den Fall, dafs „das Schiff in Liverpool ankäme, Fracht zu bezahlen. „Dieser Fall ist nicht eingetreten, und daher kann der „Kläger, so wie er seine Klage angestellt hat, nichts „fordern."

Wenn man weifs wie viel mehr in England, als in anderen Ländern, auf den Buchstaben des Contractes gehalten wird, so ist diese Abweisung des Klägers nicht befremdend, und es würde dem Kläger, wenn er im Billigkeitsgerichte geklagt, oder eine andere Klage angestellt hätte, sicher auch in England Fracht pro rata itineris peracti, zuerkannt seyn. Indefs wäre es nicht überflüssig in der Certepartie festzusetzen, dafs, im Falle die Ladung, oder was davon bei einem unglücklichen Vorfall abzuliefern wäre, von dem Befrachter oder seinem Agenten in einem andern als dem Bestimmungshafen angenommen seyn würde, Fracht pro rata itineris peracti bezahlt werden solle. Wird aber ein Schiff genommen ehe die Reise anhebt, so ist keine Fracht fällig, falls es nachmals wieder genommen wird.

In der Sache Curling c. Long, nahm ein Schiff in Salt River, in Jamaica, eine Ladung unter grofsen Kosten abseiten des Rheders, der nach der Usance in Jamaica auf seine Kosten die Ladung an Bord geholt hatte, ein, und clarirte nach Europa aus, mufste aber, ehe es die Reise antreten konnte, auf Convoy warten, und wurde, ehe solche ankam, durch zwei Französische Kaper aus dem Flusse herausgeholt, aber nachmals wieder genommen und nach Port royal gebracht, woselbst die Ladung, zu Folge einer Ordre der Admiralität, verkauft, und der Ertrag davon, nach Abzug des Bergelohnes, an den Eigenthümer bezahlt wurde. Es wurde erkannt: Dafs der Kaufmann keine Fracht schuldig sei, obgleich jeder der Richter ausdrücklich die Regel des Seerechts, welche Theilung pro rata itineris festsetzt, anerkannte, weil hier kein Anfang der Reise gewesen war, und daher keine Fracht in diesem Falle fällig seyn konnte, und dafs, da die Fracht für alle Dienste abseiten des Schiffes valedire, der Rheder nicht zum Ersatz der Kosten für die Einnahme der Güter berechtiget wäre. In andern Ländern würden diese letzteren Kosten sicher erkannt seyn.

Oft ist ein Schiff, laut Certepartie, befrachtet, von einem Hafen nach einem andern, und von diesem zurück nach dem ersten zu segeln, für eine gewisse Summe per Monat so lange die Reise dauert. Ist bei einem solchen Contract das Ganze eine Reise, und das Schiff segelt wohlbehalten nach dem einen Hafen und löscht dort, und nimmt hierauf wieder eine Ladung für

den Abgangshafen ein, mit welcher es aber verloren geht ehe es diesen erreicht; so ist keine Fracht fällig, obgleich der Kaufmann eine seiner Ladungen wohlbehalten gelöscht erhielt. Sind aber die Aus- und Zuhausereise bestimmt verschieden angegeben, welches den Verfrachtern anzurathen, so ist, nach Verhältnifs der Zeit, welche die Ausreise gedauert hat, die Fracht fällig. So ist es in England.

Fünf Schiffe wurden in England befrachtet, von dort nach Livorno und Civita vecchia zu gehen, und von dort zurück. Sie legten alle die Ausreise glücklich zurück, allein ehe etwas von den Rückladungen an Bord genommen war, gingen sie aus Furcht vor dem Feinde unter Segel, der die Absicht hatte sie zu überfallen. Zwei Schiffe hatten die ganze, in ihrer Certepartie bestimmte Liegezeit gewartet, und die Capitaine hatten gegen diejenigen Kaufleute protestirt von denen sie ihre Ladungen empfangen sollten. Die Admiralität erkannte: Dafs diese beiden Fahrzeuge ihre ganze Fracht haben sollten. Zwei andere, welche nicht die ganze Zeit ausgelegen hatten, erhielten gar keine Fracht zuerkannt, obgleich sie ihre Ausladung richtig in Italien abgeliefert hatten. Das fünfte Schiff hatte zwar auch seine Zeit nicht ausgewartet, allein in der Certepartie desselben stand: Dafs, falls es jenseits der Strafse auf der Rückreise verloren gehen würde, so sollte die halbe Fracht, wozu die Ausreise geschätzt wurde, bezahlt werden, und diese wurde erkannt. Es scheint, dafs, obgleich das Schiff auf der Rückreise nicht verloren ging,

angenommen wurde, daſs durch obigen Artikel der Certepartie die Aus- und Zurückreise als zwei verschiedene Reisen haben erachtet werden sollen. Dies nahm man gleichfalls in dem folgenden Falle an. Mackrell, der Rheder eines, Richard genannten, in der Themse liegenden Schiffes, verfrachtete, durch eine von dem 9ten März 1774 datirte Certepartie, sein Schiff an Simond und andere, monatsweise für eine solche Zeit, als das Schiff auf einer Reise von London nach Plymouth und Grenada, und von da zurück nach London zubringen würde, in welcher ferner der Kläger contrahirt hatte, daſs das Schiff, in Gemäſsheit der Ordre und Weisung der Befrachter, ihrer Factoren oder Correspondenten obige Reise vornehmen und vollenden sollte, die Gefahren und Zufälle der See und die Hinderungen von Fürsten und Königen ausgenommen, und auf dieser Ausreise und Rückreise alle ihm gegebene gesetzliche Güter laden und löschen sollte, und daſs seine Schiffsleute und Böte das Löschen- und Wiederbeladen des Schiffes in Grenada, nach Usance, verrichten sollten, und er alle Hafen- und Lootsgelder bezahlen wolle. Die Beklagten versprachen dagegen, daſs sie das Schiff beladen und löschen, und dem Capitain desfalls die passendsten Ordres ertheilen wollten, und daſs das Schiff dieser monatlichen Befrachtung entschlagen werden sollte, bei der Löschung der Rückladung in London, und daſs sie dem Verfrachter in allem, an Fracht und Häuer für besagtes Schiff, Lstrl. 110: jeden Calendermonat für alle Zeit bezahlen wollten, welche das Schiff auf gedachter Reise zubringen würde, welche von dem Dato

der gedachten Certepartie anfangen, und am Tage der Ablieferung der Rückladung in London endigen sollte, von welcher Fracht ein Drittel zu erlegen sei, wenn das Schiff beim Zolle in London auf der Rückreise sich melden würde, und die restirenden zwei Drittel, zwei Calendermonate hierauf.

Das Schiff nahm in London Waaren ein, die Simond et Hankey in London gehörten, ging hierauf nach Plymouth und nahm auch dort Waaren ein, die ihnen gehörten, und ging damit nach Grenada, löschte dort und erhielt eine Rückladung auf London, ging aber auf der Rückreise zu Grunde. Die Reise nach Grenada dauerte 3 Monate, und 2 Monat nach Ablauf dieser, ging das Schiff verloren. Der Rheder forderte Fracht für 5 Monate, eventualiter für 3 Monate. Der Befrachter wollte gar keine Fracht bezahlen. Es wurden 3 Monate erkannt. Lord Mansfield sagte dabei: Diese Frage hängt von der Auslegung der Certepartie ab. Haben die Partheien ihre Meinung fehlerhaft ausgedrückt; so mufs das Gericht durch die Natur der Sache geleitet werden. Die Certepartie hat keinen Fall als eine glückliche Aus- und Zuhausereise vor Augen, sie bestimmt Fracht in der Voraussetzung, dafs das Schiff glücklich zu Hause kommen und seine Ladung abliefern werde, keine Stipulation für irgend einen andern Fall. Würde das Schiff an der Englischen Küste stranden und nicht in dem Hafen von London ankommen, die Ladung aber geborgen werden; so mufste doch Fracht bezahlt werden, weil der Kaufmann Vortheil von der Reise hat.

Dies ist nicht in der Certepartie bestimmt, folgt aber aus der Billigkeit. Fracht ist die Mutter der Volkshäuer, das Wohlbehalten des Schiffes die Mutter der Fracht, dies ist die allgemeine Regel des Seerechtes. Ist eine ganze Reise vorhanden, die Aus- und Rückreise begreift, so ist keine Fracht, keine Volkshäuer fällig, weil der ganze Profit verloren ist, und die Partheien durch ausdrückliche Bedingungen die Aus- und Zuhausereise zu einer und derselben Reise machen können. Gewöhnlich werden zwei Reisen gemacht, und wo zwei Reisen stipulirt sind, und die eine geendigt ist, und das Schiff auf der Rückreise verloren geht, da muſs für die erste Reise Fracht bezahlt werden. Hier sind die Aus- und Rückreise als solche in der Certepartie benannt. Die Ladung ist hier für die Ausreise abgeladen, und der Rheder verpflichtet sich, die Hafenkosten auf der Ausreise zu stehen. Diese ganze Reise ist vollendet, Hafengelder sind fällig geworden und sind bezahlt. Nichts ist aber auf der Rückreise fällig, obgleich das Schiff immerhin einen Monat auf derselben begriffen gewesen.

Da in der folgenden Sache die Worte von der eben angeführten Certepartie abgewichen waren; so fand eine verschiedene Entscheidung Statt.

Durch eine Certepartie, vom 28sten Juli 1794, verfrachtete Patterson, Capitain und Mitrheder des Schiffes William et Mary, sein in Liverpool liegendes Schiff an Byrne und andere für eine Reise von Liverpool nach Madeira und von da nach Barbadoes, und

zurück nach Liverpool, Greenock oder Bristol, mit der Freiheit für die Befrachter, das Schiff von Barbadoes nach irgend einer Westindischen Insel (Jamaica ausgenommen) zu beordern, wofür sie jedoch alles dadurch veranlaſste Hafen- und Lootsgeld zu vergüten hätten. Der Capitain sollte von den Befrachtern sofort eine Ladung am Bord seines Schiffes empfangen, und damit directe nach Madeira abgehen, und dieselbe an denjenigen abliefern, den ihm die Befrachter anzeigen würden, und in Madeira wieder solche Güter laden, wie die Befrachter für gut finden würden ihm zu geben, womit der Capitain nach Barbadoes unter Segel gehen, die Ladung dort abliefern und daselbst wieder für die Befrachter eine Ladung an Bord nehmen, und nach geschehener Abfertigung damit directe nach Liverpool, Greenock oder Bristol abgehen, dort löschen, und auf diese Weise die beabsichtigte Reise endigen sollte. Hiegegen verpflichtete sich der Befrachter unter andern im Vollen an Fracht und Häuer des Schiffes für die besagte Reise, die Summe von Lstrl. 136 : 10 ſsl. für jeden Calendermonat, und auf allen Fall für sechs Monat zu bezahlen, welche 8 Tage nachdem das Schiff in Liverpool fertig seyn würde, die Ladung einzunehmen, anfangen, und fortlaufen sollten, bis es in Liverpool, Greenock oder Bristol gelöscht wäre, mit zwei Drittel von allen Loots- und Hafengeldern, welche verfallen mögten, und mit der gewöhnlichen Primage. Die Bezahlung sollte folgendergestalt gemacht werden, nämlich Lstrl. 136: 10 ſsl. sollten in guten Wechseln, 3 Monat nach dato fällig, vor Abgang des Schiffes von

Liverpool vorgestreckt werden, und was das Schiff in Madeira oder Barbadoes an Hafen- und andern Ungeldern nöthig haben mögte, sollte a Conto der besagten Fracht, und der Rest der Fracht nach der schliefslichen Löschung des Schiffes in Liverpool, Greenock oder Bristol in guten Wechseln auf London, 3 Monat nach dato fällig, bezahlt werden. Die Fracht fing von dem August 1794 zu laufen an, den 19ten August versegelte das Schiff von Liverpool nach Madeira mit einer Ladung, kam daselbst den 19ten September an, und den 4ten October waren daselbst diejenigen Waaren der Ladung die dort bleiben sollten gelöscht, und das Schiff nahm 90 Pipen Madeirawein ein und segelte damit den 9ten October nach Barbadoes, wurde aber auf dem Wege dahin, den 10ten November, genommen. Der Ablader hatte für den ersten Monat Lstrl. 135: und die Schiffsungelder in Madeira bezahlt. Patterson klagte hierauf die Fracht bis zum Tage der Wegnahme des Schiffes ein, eventualiter forderte er Fracht bis zum Tage der Entlöschung des Schiffes in Madeira, oder die gewöhnliche Fracht in Madeira, wogegen die empfangenen Lstrl. 135.: abzuziehen wären. Es wurde ihm keine Fracht zuerkannt. Lord Kenyon sagte hierüber: Der Kläger hat sich auf einen Fall bezogen, in welchem ein Schiff bei Dover strandete, allein in dem Falle erhielt der Kaufmann seine Waaren, der Rheder wäre berechtiget gewesen ein anderes Schiff herbeizuschaffen, um die Waaren nach London zu führen. In diesem Falle aber wird die Fracht, nach der Bestimmung der Certepartie, erst in Liverpool fällig, und kann deshalb vorher nicht gefordert werden.

Aufser durch Frachtbezahlung kann der Frachtcontract durch gegenseitige Einwilligung aufgehoben werden, in welchem Falle man die Certepartie zerreifst, oder sich einander Beweise der Aufhebung zustellt. In der Regel kann niemand, nach dem allgemeinen Seerechte, seine Güter zurückverlangen, ohne die volle Fracht zu bezahlen; mehrere statutarische Gesetze gestehen indefs nur die halbe Fracht zu. Wird die bei dem Abschlufs des Contractes gesetzliche Handlung durch ein nachfolgendes Gesetz gesetzwidrig; so hört der Contract auf. Dies ist der Fall bei einem gänzlichen Handelsverbot, oder beim Ausbruch eines Krieges zwischen dem Lande von welchem das Schiff abgeht, falls es nebst der Ladung dorthin gehört, und dem Lande wohin es bestimmt ist. Wenn aber Krieg ausbricht zwischen dem Lande wohin Schiff und Ladung gehören, und irgend einem anderen, wohin das Schiff nicht bestimmt ist; so ist, ungeachtet der vermehrten Gefahr, der Contract nicht aufgehoben, und jede der Partheien mufs sich der Gefahr unterziehen, es sei denn, dafs die Partheien sich gütlich auseinandersetzen.

Unbestimmt in den mehrsten Seerechten sind noch die Fälle, in welchen Auseinandersetzung Statt finden soll, wenn durch einen ausbrechenden Krieg das Schiff einer kriegführenden Parthei angehörig wird und die Ladungseigenthümer neutral bleiben.

Der Frachtcontract wird sicher dadurch aufgehoben, und der Ablader hat, ohne Frachtvergütung für die vorhabende Reise schuldig zu seyn, seine Ladung

zurückzunehmen. So entschied auch die Admiralität in Buenos-Ayres, in dem obigen Falle des Schiffes Fortuna, den 8ten Februar 1808, indem sie dabei erkannte, daſs der Ablader die Kosten der Löschung tragen sollte, welches Urtheil die Junta von Buenos-Ayres, den 22sten Februar desselben Jahres bestätigte.

Wenn die Regierung des Landes, wohin Schiff und Ladung gehören, die Ausfuhr der Waaren verbietet, woraus die Ladung besteht, oder bestehen sollte; so nimmt Herr Abbott*) an, daſs in England der Rheder keinen Ersatz von dem Befrachter für die Fracht erhalten würde, da er durch die Gesetze gezwungen war seine übernommene Verpflichtung aufzugeben. Wenn aber ein Kaufmann ein Schiff befrachtet nach einem fremden Hafen zu gehen, und sich verpflichtet demselben dort eine Ladung zu geben; so würde ein Verbot des dritten Landes, keine Waaren der Art, als verschifft werden sollten, auszuführen, den Contract heben, oder absolut die Nichterfüllung entschuldigen. Touteng c. Hubbard. Der Capitain der in einen solchen Fall kommt wird aber allemal wohl thun, ehe er ohne Ladung wegsegelt, erst zu suchen eine andere Ladung an demselben Orte von Fremden nach demselben Orte zu erhalten, und es wäre gut, in der Certepartie eine Vergütung für die Versegelung, falls das Schiff eines Handelsverbotes wegen in Ballast zurückkommen müſste, festzusetzen. Erfährt der Capitain sofort vor Ablauf der Liegetage in

*) Pag. 296.

dem Ladungshafen, dafs der Kaufmann ihm keine Ladung geben kann, und bleibt er länger liegen als die Liegetage dauern; so kann er von dem Rheder kein Ueberliegegeld verlangen. Blight c. Page.

Ein Hamburger befrachtete für Schwedische Rechnung das Holländische Schiff de jonge Jan, Capitain Ruyker, nach Gothenburg zu versegeln, dort eine Ladung Heeringe auf Hamburg einzunehmen. Der Correspondent und eigentliche Auftragsgeber des Befrachters verweigerte die Ladung. Der Verfrachter blieb die stipulirten Liegetage über in Gothenburg, protestirte wegen Fautfracht, versegelte hierauf in Ballast nach Danzig, woselbst er eine Ladung einnahm. Da er die Fautfracht in Hamburg einklagte ward ihm opponirt, dafs der Gothenburger ihm die Fracht in Danzig angetragen und verschafft habe, womit er, statt der Gothenburger Fracht, zufrieden gewesen wäre. Die Admiralität erkannte den 4ten Juli 1765 den Beweis der Einrede.

Das Preufsische Seerecht besagt, dafs, wenn ein Schiffer wegen Fautfracht hat protestiren müssen, und auf der Retourreise untergeht, die Fautfracht dennoch fällig ist *). Das Schwedische scheint unbilligerweise das Gegentheil zu belieben **). Es ist auf allen Fall indefs gut, wenn Capitaine, die in entfernten Weltgegenden wegen Fautfracht protestiren müssen, Duplicate und Triplicate der Proteste abgehen lassen.

*) 2 — §. 1741.
**) 2 — 5.

Es ist gefährlich für einen Capitain, sich im Falle daſs er keine Ladung bekommen kann, in einen Proceſs mit dem Correspondenten des Befrachters einzulassen. Er muſs, wenn seine Liegetage abgelaufen sind, gegen den Ablader bloſs protestiren, sich allenfalls aus Vorsicht eine Acte darüber geben lassen, daſs er im dortigen Hafen keine andere Retourfracht erhalten kann, und sodann versegeln, wie dies schon oben weitläuftiger bemerkt ist.

In der Sache des Herrn Duncker c. Herrn Sontag, hatte Letzterer das Schiff des Ersteren von Altona nach einer Insel in Westindien befrachtet, und von dort zurück nach Altona. Das Schiff wurde auf der Ausreise von einem Engländer angehalten, die Ladung in Westindien confiscirt, und das Schiff versegelte hierauf nach dem Hafen in Westindien, woselbst es, laut Certepartie, seine Retourladung einnehmen sollte. Der Correspondent erwiderte dem Capitain, daſs, da er keine Consignation erhalten, er auch keine Retouren geben könnte, der Capitain protestirte und segelte nach Altona zurück, und klagte seine Fautfracht nach demjenigen ein, welches er an Westindischen Producten nach der Gröſse seines Schiffes hätte einnehmen können, und der Befrachter entgegnete, daſs er durch höhere Gewalt um die Mittel gekommen sei, den Contract zu erfüllen, daſs er für den Zufall nicht hafte u. s. w. Das Altonaer Magistratsgericht erkannte den 5ten Mai 1806 die volle Fautfracht mit den Kosten, und das Obergericht in Glückstadt bestätigte diese Entscheidung den

26sten November 1806. Eben so wurde entschieden in Sachen des Capitain Bahnsen, führend das Schiff, die Hoffnung, c. Herrn Sontag in Altona, den 24sten Juli 1797, welches Urtheil in Glückstadt, den 25sten Juni 1798, bestätiget wurde.

Die Regel die wir oben bemerkt haben, daſs ein Capitain, falls er keine Fracht in dem Hafen wohin er, laut Certepartie, versegelte, erhalten kann, bloſs wegen der Nichtabladung protestiren, und so viel möglich Processe vermeiden müsse, folgt aus der Natur der Sache, daſs alle Einreden, welche der Correspondent wegen der Untüchtigkeit seines Schiffes u. s. w., gegen ihn rege machen könnte, in dem Hafen woselbst die Certepartie geschlossen, und wohin die Retourladung bestimmt war, am zweckmäſsigsten ausgemacht werden können. In einem fremden Colonial- und in vielen anderen Häfen kann ein Schiff unmöglich der Seewürmer und der enormen Kosten wegen so lange liegen, bis ein Proceſs in Appellatorio in dem Mutterstaate ausgemacht ist, und so würde dem Capitain, der einen Proceſs nicht bis in letzter Instanz prosequirt hätte, sondern nach Abgebung des ersten Urtheils versegelte, ein gegen ihn in dem auswärtigen Hafen abgegebenes Urtheil in vielen Fällen schädlich seyn.

Das Hamburgische Schiff Hebe, Capitain Hartkop, war von einem Dänen befrachtet, von Tönning nach Havannah, und von dort mit Zucker zurück nach Hamburg. Auf der Ausreise wurde es von einem Französischen Kaper genommen, und nach Samana, in

St. Domingo, wegen doppelter Facturen aufgebracht, daselbst zwar wieder freigegeben, kam aber mit einer Ladung in Havannah an, welche der Correspondent an die Assecuradeure in Hamburg abandonirte, der unter dem Vorwand, das Schiff sei nicht seetüchtig und nicht hinlänglich von der Havarie, die es nach der Aufbringung gelitten, reparirt, eine Retourladung verweigerte. Der Capitain behauptete die Navigabilität seines Schiffes, und liefs sich auf eine gerichtliche Besichtigung ein, die so ausfiel wie sein Ablader, der Präses des Commerztribunals in Havannah, es gewünscht hatte, nämlich dafs das Schiff innavigable sei, und das Gericht in Havannah erkannte hierauf den Correspondenten nicht verpflichtet, dem Capitain eine Ladung zu geben, und die Certepartie für annullirt und kraftlos. Der Capitain protestirte gegen das Urtheil, ohne davon nach Madrid zu appelliren, versammelte alle protestantische Capitaine welche damals in Havannah waren, Amerikaner, Dänen und Hamburger, am Bord seines Schiffes, und liefs von ihnen sein Schiff besichtigen, die es für navigable erkannten und darüber eine Acte ausstellten, nahm hierauf Ballast ein und kam directe auf Hamburg zurück. Hier liefs er sein Schiff sogleich von den geschwornen Schifferalten untersuchen, die dasselbe für vollkommen navigable erkannten und als Kunstverständige bezeugten, dafs, da es in Ballast (womit ein Schiff bekanntlich beschwerlicher segelt als mit einer Ladung Zucker) directe von Havannah gekommen sei, es eben so gut und sicher eine Ladung Zucker von dort nach Hamburg hätte bringen können. Hierauf klagte er seine Fautfracht ein.

Der Befrachter opponirte Exceptionem rei judicatae, und berief sich auf die Wirkung derselben, nach dem Römischen Rechte. Wir führten vergeblich für den Capitain an, daſs das gerichtliche Verfahren in Havannah unwesentlich, daſs hier die Hauptsache auszumachen sei, daſs daher eine Appellation nach Madrid gleichfalls überflüssig und an sich unmöglich gewesen sei, weil das Schiff, welches nicht bekupfert war, während der Zeit von den Würmern zerfressen worden, und der Schiffer aus Mangel an Credit das Schiff während der Zeit hätte verkaufen, oder mit seinen Leuten verlassen müssen, zumal da bei dem obwaltenden Kriege die Verbindung zwischen Europa und Havannah unterbrochen wäre; daſs zur Zeit der Abfassung des Römischen Rechtes keine civilisirte Nationen neben dem Römischen Reiche existirt hätten, daſs daher die Römische Lehre von der Wirkung der rei judicatae nur auf inländische Entscheidungen gehen könnte, daſs selbst nach der Meinung Römischer Rechtsgelehrten die Wirkung einer rei judicatae in Sachen wegfiele, die auf Zeugnisse von Kunstverständigen abgegeben wären, sobald die Sache wieder dem Richter vorgelegt, und durch eine anderweitige Ocularinspection die Unrichtigkeit der ersten Besichtigung dargethan werden könnte. Wir brachten das Zeugniſs eines vornehmen Spanischen Rechtsgelehrten bei, daſs in Spanien, so wie in Frankreich, nur die im Lande gefällten Urtheile die Wirkung der rei judicatae hätten, daſs, da in gegenseitigen Beziehungen der Völker, das jus talionis die erste Grundregel sei, in Dänemark ein Spanisches Urtheil nicht mehr gelten

könne wie nach Spanischen Gesetzen ein Dänisches in Spanien, und wir baten, daſs wir nur zum Beweise der Navigabilität des Schiffes zugelassen werden mögten. Wir hatten daneben die Dänischen und Hamburgischen Capitaine, welche das Schiff in Havannah inspicirt und dort für navigabel erkannt hatten, sobald sie in Altona angekommen waren, in perpetuam rei memoriam gerichtlich und eidlich abhören lassen. Dessen ungeachtet wurde in allen Instanzen, in Folge des Römischen Rechtes, erkannt: Daſs gegen das rechtskräftig gewordene Spanische Urtheil kein Beweis zulässig sei. Wir haben nie in unserm Leben es lebhafter gefühlt was Bruyere so schön sagt: „Une belle maxime pour le palais, utile au public, remplie de raison, de sagesse et d'équité, ce seroit précisément la contradictoire de celle qui dit que la forme emporte le fond,“ und unser ganzer Trost bei der Sache bestand darin, daſs, ungeachtet wir in allen Instanzen verloren und durch gerichtliche Hülfe keinen Heller erlangen können, und uns selbst für die zu groſse Lebhaftigkeit, womit wir die Sache vertheidigt, eine Brüche zugezogen hatten, dennoch die Kraft der Wahrheit so groſs war, daſs der Gegner auſsergerichtlich gezwungen wurde, dem Capitain mehr als die Hälfte der Fautfracht zu bezahlen, der noch immer seine Schadensklage wegen der doppelten Facturen hatte. Wir glauben, daſs durch dieses Beispiel, von dem uns mehrere ähnliche bekannt geworden sind, es hinreichend erläutert ist, wie wichtig es sei, daſs ein Capitain sich, wenn er keine Güter empfängt, auf keinen andern Proceſs als mit seinem Befrachter einläſst.

Ein Altonaer Kaufmann hatte am Bord eines Amerikanischen Schiffes circa 100 Tonnen Schiffsraum für neutrale Güter, von Tönning nach Baltimore, besprochen, und sich anheischig gemacht, sie im July 1807 zu liefern. Die Fracht war folgendermafsen stipulirt:

Für Glas- und Kramwaaren	16 Doll.	pr. 80 Cubickf.	
- Bremer Packen u. Leinen	24	- -	dito.
- feine Güter	32	- -	dito.

Als der Capitain keine Waaren von ihm erhielt, so protestirte er wegen der Nichtlieferung, bekümmerte sich in Gemäfsheit des Dänischen Gesetzes um andere Waaren, und nahm einen Beweis darüber von dem Makler, dafs keine zu verladen wären, und klagte nun seine Fautfracht nach dem Mittelpreise ein, unter Hinzufügung von 15 pCt. Avarie ordinaire et Caplaken. Der Beklagte entgegnete, dafs durch Ausbruch des Krieges seine Güter aufgehört hätten neutral zu seyn. Das Gericht erkannte aber diese Einrede ab, und er wendete hierauf ein, dafs, da er nur circa 100 Tonnen versprochen, und der Capitain hätte zufrieden seyn müssen wenn er 90 geliefert hätte, er auch mit der Fracht von 90 zufrieden seyn müfste. Wir erwiderten darauf, dafs eben so wenig wie wir Fautfracht für 110 Tonnen, die auch unter dem Ausdruck circa 100 Tonnen begriffen werden könnten, fordern dürften, er Fracht für 90 Tonnen anbieten könnte, sondern, dafs nach der Meinung der Seerechtslehrer die mittlere Zahl genommen werden müfste. Dies erkannte auch das Gericht. Wir hatten auch die Fracht nach demselben

Grundsatz berechnet, der Beklagte bot nur die niedrigste Fracht an, und die Fracht wurde nur nach diesem Maaſsstabe zuerkannt. Wir hatten auſser der Fracht 15 pCt. Avarie ordinaire et Caplaken berechnet. Der Beklagte weigerte sich diese zu bezahlen. Es wären keine Procente für Avarie ordinaire und für Primage bestimmt. Erstere habe hier auch nicht Statt gehabt, und Primage wäre ein Douceur für getreue Bewahrung der Ladung, welches hier wegfiele, da keine Waaren verladen wären. Wir erwiderten hierauf, daſs nach der jetzigen Usance der See Avarie ordinaire und Primage Accessoria der Fracht wären, daſs sie sowohl ausdrücklich als nach den verschiedenen Reisen, durch Usance bestimmt würden, daſs bei der Bestimmung der Fracht, stillschweigend auf dieses Aufgeld Rücksicht genommen würde, daſs, obgleich in dem Beginnen der Schiffahrt, der Capitain Caplaken für die Beschwerlichkeit der Winterreise, zur Anschaffung von Kleidung, oder als Douceur erhalten hätte, doch schon lange die Procente dafür als Theil der Fracht angesehen und von dem Rheder erhoben würden, daſs das Schiff allerdings Hafenungelder beim Absegeln von Tönning, und andere Gegenstände der Avarie ordinaire zu bestreiten hätte, und daſs daher zur vollen Fautfracht diese Accessoria mit gehörten, und bei Condemnationen in Fautfracht mit erkannt wären. Dies geschah hier auch, obgleich, wie gesagt, bei Bestimmung der Fracht, über die 100 Tonnen, keine Procente bestimmt waren. Bei den obenangeführten Entscheidungen, in der Sache Dunker c. Sontag, waren gleichfalls die (stipulirten) Procente

für Avarie ordinaire und Caplaken als Accessoria der Fracht mit der Fautfracht erkannt.

Ein Embargo wird auch in England nicht als ein Grund zur Aufhebung des Frachtcontractes angesehen. Der Kaufmann Hadley stellte gegen den Rheder des Schiffes Pomona, Namens Clarke, eine Klage dahin an, dafs Waaren, welche in Liverpool unbedingt (Gefahren der See allein ausgenommen) auf Livorno angenommen waren, nicht dort abgeliefert wären. Der Kläger hatte an Versicherungsprämie darauf Lstrl. 297: 18 fsl. bezahlt. Das Schiff segelte von Liverpool ab, und lief mit Erlaubnifs, den 30sten Juny 1796, in Falmouth ein, um daselbst auf Convoy zu warten. Während es darauf wartete, wurde, in Gemäfsheit eines Königl. Befehls vom 27sten July 1796, ein Embargo bis auf weiter auf dieses und alle andere nach Livorno bestimmte Schiffe gelegt, weil die Franzosen damals Toscana besetzt hatten. Am 30sten August 1796 erfolgte ein anderer Königl. Befehl, worin den Schiffen, welche in der Lage der Pomona waren, erlaubt wurde, nach ihren Ladungshäfen zurückzukehren und unter gewissen Bestimmungen daselbst ihre Ladungen aufzulegen. Erst im Monat August 1798 verliefs, und zwar ohne Einwilligung des Abladers, die Pomona Falmouth, und ging nach Liverpool zurück, woselbst der Kläger ohne Präjudice über die Frage, ob unter den obwaltenden Umständen der Beklagte von der Nichterfüllung seines Contractes entschlagen sei oder nicht, seine Waaren empfing. Den 24sten October 1798

wurde das Embargo aufgehoben. Bei der Verhandlung der Sache wurde dem Kläger seine Assecuranzprämie zuerkannt. Das Recht dazu wurde nochmals förmlich in dem Gerichte der Kings Bench verhandelt, und das Gericht war der Meinung: Daſs das Embargo, weil es bloſs ein temporärer Zwang sei, den Contract nicht aufhebe, und daſs der Kläger ein Recht habe die Assecuranzprämie zurückzufordern. Ehe noch der Befrachtungscontract geschlossen wurde, war aller Verkehr, in Folge des damaligen Krieges, mit den Ländern die damals unter Frankreich standen, durch eine Parlamentsacte verboten, man nahm aber an, daſs dieses Verbot, in Rücksicht auf Livorno, bloſs temporär gewesen sei, und daher den Fall nicht verändert habe.

Wird aber ein Embargo als Wiedervergeltung, als eine partielle Feindseligkeit von dem Lande verhängt wohin der Ablader gehört, gegen dasjenige Land wohin das Schiff gehört; so hat der Kaufmann das Recht, den Contract für geendigt anzunehmen wenn er dafür hält, daſs das Embargo den Zweck der Reise unmöglich machen würde. Ein Schwedisches Schiff war von einem Londoner Kaufmann befrachtet, von London nach St. Michel zu gehen, um eine Ladung Früchte zu holen, und wurde durch Gegenwinde nach Ramsgate hineingetrieben, und daselbst, in Folge des Embargos auf Nordische Schiffe vom 15ten Januar 1801, mit Embargo belegt. Der Befrachter verlangte von dem Schwedischen Capitain seinen Advisbrief zurück, den dieser nicht aufgeben wollte, und da bald darauf, im Juny 1801, das

Embargo wieder aufgehoben wurde, so erbot er sich, seine Reise zu vollenden, worin der Kaufmann, da die Jahrszeit Früchte zu holen verflossen war, nicht willigen wollte. Das Gericht of common pleas gestand dem Schiffer kein Klagerecht gegen den Kaufmann, wegen Nichterfüllung des Contractes, zu. Ein Brittischer Unterthan würde sonst die Uebel leiden, welche die Regierung gegen Fremde verhängen wollte. Aus demselben Grundsatz ist in den Sachen Furtado c. Rodgers, Kellner c. Lemesurier, Brandon c. Curling im Jahre 1803 von der Kings Bench erkannt, daſs ein Englischer Assecuradeur einem Fremden für keinen Verlust, den er durch Brittische Captur, in Folge von bestehenden oder nachmals ausbrechenden Feindseligkeiten leide, verantwortlich sei.

In dem Falle des Schwedischen Schiffes Isabella Jacobina, Capitain Sodergreen, war das Schiff, laut Certepartie, befrachtet von Plymouth nach Radstow zu gehen, dort Pilchards für Venedig einzunehmen. Nachdem es von Radstow aus einige Tage in See gewesen, wurde es durch schlechtes Wetter zurückgezwungen, und in Folge der Miſshelligkeiten von 1801, mit Embargo belegt. Aus obigen Gründen und wegen der Kürze des Weges, wurde keine Fracht erkannt, da die Ladung nicht auf das Schiff warten konnte *).

Ein Hamburger Kaufmann hatte das Hamburgische Schiff, Reiherstieg, im April 1813, wie Hamburg

*) Robinson. Vol. 4. Pag. 77.

von den Russen besetzt war, befrachtet, eine Ladung Korn nach London zu bringen. Es kam aber nur eine Meile die Elbe hinunter als die Fahrt, durch die Französische Besetzung des Hannöverschen Elbufers, unsicher ward, und ein Dänischer Officier bei Blankenese (während die Dänischen Behörden damals noch sich für die Erhaltung Hamburgs interessirten) das Schiff mit anderen Hamburgischen Schiffen nach Altona beorderte. Der Capitain zeigte dem Ablader, nachdem er dorthin zurückgekehrt war, an, daſs das Korn warm im Schiffe würde, und dieser verlangte die Löschung desselben, indossirte ohne alle Nebenbedingung das Connoissement an einen Altonaer, der die Ladung aufnahm. Nach dem Dänischen Gesetze *) verlangte hierauf der Capitain, der angetretenen Reise wegen, die volle Fracht, und berief sich auf ähnliche Dispositionen in dem Hanseatischen Seerecht **) und dem Code de commerce ***). Der Gegner bot ein Achtel der Fracht, und bestritt die Anwendbarkeit der Gesetze, weil das Schiff nicht in See gewesen, keine eigentliche höhere Gewalt eingetreten sei, und die Beschaffenheit der Ladung die Löschung derselben nöthig gemacht hätte; und daſs die Ladung bei der Löschung immer noch hätte aus der Elbe kommen können, aber nicht das Schiff. Das Altonaer Magistratsgericht erkannte, und zwar, wie das Urtheil besagte, ex aequo et bono, die halbe Fracht.

*) 4 — 3 — 22.

**) 3 — 17.

***) Art. 293 u. 299.

Die Fracht ist in der Regel da zu bezahlen, woselbst die Last gebrochen wird *).

Der Verfrachter haftete nicht für die Fracht, nach dem Consulat, (weil zur Zeit der Entstehung desselben die Kaufleute gewöhnlich mitreisten) wenn er von einer Krankheit befallen wurde und solches dem Schiffer frühzeitig anzeigte, und wenn er vor der Reise starb, seine Erben nicht **).

In Hinsicht der ganzen Lehre, von der Befrachtung und Frachtbezahlung, ist die Handelsusance sehr zu berücksichtigen ***), und wir haben in mehreren obigen Beispielen gezeigt, daſs selbst das Oberhaus des Parlaments vor Entscheidung einer Seehandlungssache der Art, vor seine Schranken Kaufleute kommen läſst, und sie über die Handelsusancen vernimmt, ehe es entscheidet.

Nach Spanischen *) und Französischen Gesetzen hat der Capitain an die abgelieferten Güter, 14 Tage ein Pfandrecht, wenn sie noch in der ersten Hand sind, und fallirt der Empfänger in den 14 Tagen, so hat er für Fracht und Havarie eine privilegirte Forderung. In Hamburg 3 Monat. Nach Herrn Dr. Hasche ist die Fautfracht in Hamburg nicht privilegirt, weil, seiner Meinung nach, das Privilegium sich auf das Retentions-

*) Lübsches Seerecht. L. 6. Tit. 1—12.

**) Consulat. Cap. 259 u. 260.

***) Roccus. Not. 122 u. 123. Abbott. Pag. 181.

recht des Schiffers begründet **). In Frankreich kann der Capitain die Waaren nicht für die Fracht, wie fast allenthalben, retiniren, aber er kann verlangen, daſs sie bei einem Dritten deponirt werden.

In groſsen Häfen cassiren die Makler gewöhnlich die Frachten ein, und stehen dem Capitain del credere, und wenn sie die Fracht einklagen müssen, wenn der Capitain bereits versegelt ist, so haben sie bei uns, in Altona und Hamburg, keine Vollmacht dazu nöthig, sondern ein Mandatum praesumtum.

*) Ordenanza de Bilbao. 18 — 30.

**) Dr. Hasches Commentar. 2r Thl. Pag. 133.

Viertes Capitel.

Ueber die Schiffspapiere, die Ladung betreffend, und über die Schiffspapiere im Allgemeinen.

Literatur.

Der wohlinstruirte Schiffer, so wie die anderen obenangeführten Werke der Art, enthalten Formulare von Connoissementen, Certepartien, Manifesten und anderen Ladungspapieren. Uebrigens sind auch über diese Papiere Hübner und Marshall, die in dem fünften Capitel des ersten Abschnittes erwähnt sind, nachzulesen.

Was bei Aufbringungsfällen für fernere Beweise, in Hinsicht des Ladungseigenthums, zu produciren sind, und welche Papiere in einem Englischen Prisenproceſs vorkommen, darüber enthält Sir James Marriotts Werk

Formulare Instrumentorum, or a Formulary of authentic Instruments, Writs and standing Orders, used in the High Courts of Admiralty of Great Britain of Prize and Instance. Perused and approved as correct by Sir James Marriott, late judge of the said courts. London 1802.

die sämmtlichen Formulare.

Recht der Neutralität, oder von den gegenseitigen Pflichten neutraler und kriegführender Mächte. Aus dem Italienischen des Herrn Galiani, übersetzt von K. A. Cäsar. 2 Bände. Leipzig 1790.

Du commerce des neutres en tems de guerre. Traduit de l'Italien de Lampredi, par Jacques Peuchet. Paris 1802.

Droit maritime de l'Europe, par M. D. A. Azuni. 2 Tomes. Paris 1805.

Diese Schriftsteller dringen gleichfalls auf Vereinfachung und gelinde Auslegung der Schiffspapiere. Ersterer im zehnten Capitel des ersten Buchs des zweiten Bandes, Lampredi im §. 12 und Azuni im §. 12 des vierten Artikels des dritten Capitels des zweiten Bandes.

Strictures on the Necessity of inviolabily maintaining the Navigation and Colonialsystem of Great Britain, by Lord Sheffield. London 1806.

Enthält im zehnten Capitel eine Beschreibung des Englischen Licenz-Systems, mit welchem der Herr Verfasser nicht zufrieden ist. Die späteren Parlaments - Verhandlungen finden sich in dem Journal, über die Parlaments-Debatten.

Die Ladungspapiere bestehen in der Regel, auf Dänischen Schiffen, bei Stückgüterladungen

a, in den Connoissementen,

b, in Kriegszeiten in den einzelnen Certificaten, über die speciellen Abladungen,

c, in dem generellen Ladungscertificate,

d, in dem Manifeste,

e, in Facturen die nicht immer mit dem Schiffe gehen.
Bei verfrachteten Schiffen,

f, in der Certepartie.

Unter diesen Papieren ist

a, das Connoissement

das wichtigste. Wir haben schon oben das Nöthige, in Hinsicht der rechtlichen Verhältnisse desselben, vorgetragen.

Es wird noch viel zu leichtsinnig im Leben mit diesem wichtigsten aller Schiffspapiere umgegangen, insofern es bei Aufbringungen und Assecuranzprocessen das wichtigste aller Eigenthumsbeweise ist. Bloſse Spediteure z. B., stellen es oft auf ihren Namen aus. Man hat allenthalben gedruckte Formulare davon, und wir empfehlen, nach der Französischen Discussion über das Dänische Schiff Friede *), die Vorsicht, womöglich den Namen und die Nationalität des Eigenthümers darin anzuzeigen, und sie nach den Französischen Gesetzen und der Entscheidung, in der Sache des Schiffes Freundschaft-Friederichsen **), von dem Capitain und dem Ablader gehörig unterschreiben zu lassen. So wie es sehr gut ist, wenn der Capitain von dem Eigenthümer genau unterrichtet ist, weil bei Englischen Aufbringungsfällen, das Connoissement durch seine Aussage verificirt, oder der Glaube desselben aufrecht erhalten werden soll, und daſs, wenn der Capitain eine Unwissenheit vorschützt, dies gar zu oft zu ferneren Beweisen, oder gar zur Condemnation führt. In den Connoissementen des aufgebrachten Russischen Schiffes

*) Handbuch des Seerechtes, 2r Theil. Pag. 360.

**) l. c. Pag. 348.

Apollo, Capitain Böttcher, über Hanf, stand bloſs „für neutrale Rechnung.“ Sir Wm. Scott sagte:

„Dies ist nicht hinreichend *) um den Rechtstitel des Privilegii, dessen Schutz der Reclamant fordert, zu begründen. Wenn die so verschifften Waaren, fremden neutralen Kaufleuten zugehörten; so würden sie contreband seyn, die Captoren hatten bloſs die unbeeidigte Angabe des Schiffscapitains, ohne Unterstützung schriftlicher Beweise. In der Rücksicht, daſs es kein gleichgültiger Artikel ist, daſs es unumgänglich nothwendig gewesen wäre, daſs das Eigenthum als Russisches angegeben gewesen, um berechtigt zu seyn als unschuldig betrachtet zu werden, und daſs demnach keine hinreichende Auskunft über das Eigenthum gegeben ist, halte ich es für einen Fall zum ferneren Beweise.“

Zur Zeit eines fremden Krieges vereinigt man mit jenem,

b, einen Wust von Certificaten,

d. h. von Attesten über eidliche Erhärtungen, daſs die verladenen Waaren für Rechnung von N. N., oder für neutrale Rechnung gehen — die man in die Sprachen der Hauptkriegführenden übersetzt, und von den Gesandten, oder Consuln derselben, unterschreiben läſst. Dies giebt ein Vorbeugungsmittel, für Aufbringungen, auf der See ab. In Prisengerichten beachtet man dergleichen Certificate nicht, und sie sind, wie die Ablaſsbriefe zu Joh. Tetzels Zeiten, eine Brandschatzung

*) Robinson. 4 — 163.

der Französischen und anderer Consuln gewesen, ohne grofsen Nutzen zu haben. Sir Wm. Scott äufserte sich über sie in dem Falle des Schiffes Eendragt, Capitain Bonker: In Betreff des Certificates, mufs ich bemerken: Dafs ein Gericht nie zugeben kann, dafs solche Certificate blofs an und für sich irgend einen Beweis des wirklichen Eigenthums abgeben *).

Die Regel, dafs dasjenige, welches ein öffentlicher Beamter in seinem öffentlichen Character bezeugt, in und aufser Gericht allenthalben geglaubt werden mufs, ist eine Regel, auf welche die Leichtigkeit des Verkehrs und des gegenseitigen Zutrauens der Völker beruht, und es ist erst in den neueren Zeiten aufgekommen, dafs man eine Erwerbs- oder Bereicherungsquelle seiner Consuln, oder Minister, in der Fremde darin gesucht hat, dafs sie die Unterschrift eines öffentlichen Beamten, oder den Glauben eines öffentlichen Siegels, wie man es nennt, legalisiren, welches eine contradictio in adjecto ist, in Rücksicht der dem Gesammtwohl heiligen Regel, locus regit actum. Bei Reisen nach entfernten Welttheilen fing man in dem letzten Kriege an, in den Elbhäfen die Certificate, in Form eines Englischen Affidavits, für further proofs einzurichten, um die Beweisführung zu anticipiren. Eine Committé Englischer Seerechtsgelehrten hatte nämlich vor Jahren ein Formular entworfen, um dadurch so viel es möglich, bei eidlicher Verificirung, alle Mentalreservationen, rücksichtlich

*) Merkwürdige Entscheidungen der Prisengerichte. Pag. 57.

des der See anvertrauten Eigenthums, zu entfernen. In dem unten angeführten Werke ist darüber das Nähere nachzusehen *).

Statt des Wustes aller dieser Papiere wünschten wir, daſs in den Tractaten, oder anderweitig, die Uebereinkunft getroffen würde, daſs in Zeiten des Krieges in dorso der Connoissemente (die doch immer nur Privatdocumente sind) obrigkeitlich, mit Beifügung des Amtes des Attestators und eines öffentlichen Siegels, mit einigen Worten lateinisch attestirt würde: Die Wahrheit des Inhaltes ist von N. N. beeidigt vor mir N. N. **).

Es wird eine Zeit kommen wo jede Regierung die Wichtigkeit der Schifffahrt, gehörig beachten wird, und dann werden sie Rathschläge obiger Art nicht verachten. Nun folgt

c, das generelle Ladungscertificat.

Dieses ist bei den Dänen in Tractaten begründet, und wird auf Production der Connoissemente und des darüber aufgemachten Manifestes von der Obrigkeit eidlich impetrirt, und besagt in Lateinischer Sprache: Daſs keine Contrebande, und keine den Kriegführenden oder deren Unterthanen zugehörige Waaren im Schiffe verladen sind.

*) Formulare instrumentorum, by Sir J. Marriott. London 1802. Pag. 1.

**) Handbuch. 2r Thl. Pag. 32.

Dann kommt

d, das Manifest.

Dieses ist bei Stückgüterladungen, oft auch bei befrachteten Schiffen, das von dem Schiffsmakler, nach Inhalt der Connoissemente, aufgemachte Verzeichnifs der am Borde verladenen Waaren, welches gewöhnlich obrigkeitlich, bei einigen Nationen auch notarialiter, attestirt wird. Die Prisengesetze benennen dieses Papier nicht, auch ist es nicht allgemein, aber in Hinsicht des Durchsuchungsrechtes dennoch von wesentlichem Nutzen, sowohl für die Kriegführenden als für den unschuldigen Neutralen zum Behuf schneller Abfertigung. Auch in Hinsicht des Zolles wird es gefordert *). Marshall nennt dies Document Seabrief **).

Hierauf folgt noch

e, die Factur.

Diese wird häufiger in Prisengesetzen genannt, obgleich es in der Natur der Handlung unwesentlich ist, ob sie mit der Waare geht, oder mit der Post nach- oder vorausgesandt wird. Es ist indefs kein so absolut nothwendiges Seepapier, wie das Connoissement. Die Factur nämlich ist oft die Rechnung über den Werth der Waaren für den Eigenthümer nach dem Einkaufspreise, mit Aufschlag der Kosten, nach welcher er sie zu

*) Schwedisches Seerecht. 2 — 6.
Preufsisches Seerecht 2. §. 1667.
Russisches Seerecht. Art. 139.

**) Vol. 1. Pag. 317.

verzollen aufgiebt, die seinem Committenten zur Nachricht bei der Versilberung der Waaren dienen soll. In Hinsicht des Zolles ist dieses Papier wichtig. Die Dänische Regierung, die man bei dem 1 pCt. Transitozoll, welchen sie von dem Werthe der über Tönning gehenden Waaren forderte, äufserst bevortheilt hatte, verfügte, die Facturen mit den Preiscouranten der Absendungshäfen zu vergleichen, um solche Defraudationen auf diese Weise auszufinden. Manche Facturen wurden für falsch erklärt, obgleich sie den wirklichen Preis enthielten den der Absender für die Waaren bezahlt hatte, indem er solche entweder aus dem Fabrikort unmittelbar verschrieben, oder Jahr und Tag liegen gehabt, oder sie sonst äufserst wohlfeil acquirirt hatte. Das Schleswiger Obergericht reformirte, und mit Recht, die Zollverfügungen bei allen Fällen in welchen es erwiesen wurde, dafs die Factur wirklich den Werth bona fide angab, für den der Absender die Waaren erstanden hatte. In der Französischen Prisengesetzgebung wird der Factur gedacht, und es ist daher, um in Aufbringungsfällen Unannehmlichkeiten zu vermeiden, dafür zu sorgen, dafs sie ohne Rasuren geschrieben werde *). Herr Boucher nimmt an, dafs auf Ost- und Westindischen Reisen nothwendig eine Factur am Borde seyn müsse, führt aber kein Gesetz für seine Meinung an, und räth sehr vernünftigerweise, kein Schiff wegen Mangel einer Factur aufzubringen **).

*) Handbuch des practischen Seerechtes. 2r Thl. Pag. 383.

**) Institution au droit maritime. Pag. 475. §. 1867.

Ferner gehört noch zu den Ladungspapieren

f, die Certepartie.

Von dieser haben wir in dem zweiten Capitel dieses Abschnittes schon gehandelt, und es wäre sehr zu wünschen, daſs dasjenige, was die Verhältnisse von Be- und Verfrachtern betrifft, die Privatbeliebungen, wie es bei Fautfrachten, bei Recapturfällen, bei unerwarteter Aufhaltung durch Convoy, und in anderen in obigem Abschnitte benannten Fällen, gehalten werden soll, der Certepartie einverleibt würde. Sie ist in prisenrechtlicher Hinsicht das wichtigste Papier, nächst dem Connoissement. Es versteht sich, daſs bei Stückgüterladungen keine Certepartie am Borde seyn kann, und dennoch ist das Nichtvorhandenseyn derselben in einem neueren Prisenreglement als Grund ohne Ausnahme angeführt geworden, welcher eine Aufbringung entschuldigen kann! Unbestimmtheiten dieser Art werden hoffentlich nicht wieder vorkommen, und es wäre überhaupt zu wünschen, daſs, wie wir schon mehrmals bemerkt haben, der Grundsatz des Französischen Prisenrechts *), „daſs der Mangel oder die Nichtexistenz „eines Papiers am Borde, durch ein anderes, welches die „Neutralität der Ladung gehörig constatirt, supplirt „werden kann,“ allgemein gültig würde, so wie der Grundsatz der Engländer, „daſs nicht von der Form, „d. h. von den Papieren, sondern von dem Wesen der „Sache, die Entscheidung über die Aufbringung abhän- „gen müsse, wenn ersteren die Aussage der Mannschaft

*) Handbuch. 2r Thl. Pag. 290.

„oder die anderweitig vorhandenen Beweise, z. B. der „gehaltene Cours, widerspricht.“

Unter den Papieren sind schliefslich relativ wichtig: Die Zoll-Clarirungsscheine *).

Diese sind vorzüglich von Bedeutung in Hinsicht der Bestimmung des Schiffes. Enthalten die Pässe u. s. w. eine Bestimmung, die von der verschieden ist, der das Schiff folgt, so sollte darüber, falls nach den Oertern die neue Bestimmung irgend verdächtig gehalten werden kann, oder ein Cours zur Erreichung derselben verfolgt werden mufs, der Verdacht erregt, in einer authentischen Acte etwas enthalten seyn.

In dem Falle des Schiffes Nancy, Capitain Knutsen, sagte Sir Wm. Scott **): „Ich behaupte nicht, dafs eine falsche Bestimmung in allen Fällen als ein Betrug der schädlichsten Art anzunehmen ist. Es ist auf jeden Fall eine Verletzung des guten Glaubens, wenn sie nicht die Wirkung einer absoluten Noth ist, als in dem Falle, in welchem ein Neutraler aus einem kriegführenden Hafen nach einem Hafen seines Feindes abgeht, in welchem Falle die Policeieinrichtungen der mehrsten Länder den Neutralen zwingen nach irgend einem neutralen Hafen simulirt auszuclariren. Im Ganzen ist dies eine Abweichung vom guten Glauben, die viele Grade von Bösartigkeit hat. Wenn die La-

*) Code de commerce. §. 226.

**) Robinson 3. Pag. 125.

dung ihrer Qualität nach ganz unschuldig ist, so ist der Betrug von einer weniger schädlichen Tendenz."

Das Amerikanische Schiff Mars, Capitain Murphy, ging von Amsterdam nach Batavia; in allen Schiffspapieren stand: nach Baltimore. Sir Wm. Scott sagte: Die Bestimmung ist eine Thatsache von der es so wesentlich ist, dafs sie rücksichtlich jeder Art von Rechtfertigung gegen den Kriegführenden und rücksichtlich von Schutz und Sicherstellung für den Neutralen bekannt seyn mufs, dafs, wenn man die ursprüngliche Intention ändert ehe das Schiff segelt, dies in den Schiffspapieren bemerkt werden und nicht blofs aus einem Privatbriefe am Borde herauszufinden seyn sollte, während man eine verschiedene Reise in allen andern Papieren am Borde bestehen läfst, welche die Reise nach Baltimore bestimmt seyn lassen, obgleich das Schiff wohl nie beabsichtigte dahin zu gehen. Es wurde der simulirten Bestimmung wegen, der fernere Beweis nicht zugelassen *).

Wir haben schon oben bemerkt, dafs es irrig ist festzusetzen, dafs der Pafs die Bestimmung enthalten mufs. In der Sache des Schwedischen Schiffes Quintus, Capitain Lützmann, welches einen Pafs ad mare occidentale et ulterius hatte, und auf derselben Frachttour zweimal nach Alicante kam, sagte Herr Portalis **):

*) Robinson 6. Pag. 84.

**) Handbuch 1. Pag. 554.

Kein Gesetz hat den Neutralen die Avanture-Reisen in Kriegszeiten verboten; denn die Neutralität einer Nation, welche für dieselbe nichts anders ist als die Fortdauer des Friedens, muſs derselben alle Vortheile dieses Zustandes garantiren.

Auſser obigen Papieren sind, in Hinsicht der Ladung bei weiten Reisen, die schriftlichen Instructionen der Cargadeure, (falls solche vorhanden sind) in Assecuranz- nnd Prisenrechtlicher Hinsicht von Wichtigkeit, und die Ablader können in Hinsicht auf beide Zweige der Seerechte nicht genug Behutsamkeit bei Abfassung derselben anwenden, und haben sie so einzurichten, daſs sie in beiden Arten der Seegerichte die strengste Prüfung aushalten können, und weder im Widerspruch mit der Police und den Pflichten sind, die dem Versicherten nach dem Assecuranzrechte obliegen; noch in Widerspruch mit den Pflichten gerathen, welche das Prisenrecht dem Eigenthümer auflegt. Sir Wm. Scott sagte in dem Falle des Schwedischen Schiffes Concordia, Capitain Wiese *), in welchem der Capitain seine Instruction verheimlichet hatte; Dies Betragen war unrechtlich. Es ist ausgemacht des Capitains Pflicht, alle seine Papiere zu produciren, und vor allen anderen am wenigsten seine Instruction zurückzuhalten, weil ihre Mittheilung für das Interesse beider Partheien wichtig ist.

Die heilsame Regel des Seerechtes, „daſs die Schuld mit der Ladung abgelegt werde, und mit dem

*) Robinson. I — 119.

Ende der Reise expirirt sei, hat in den neueren Zeiten in England eine Ausnahme gelitten, bei Colonialreisen, in welchen contrebande Artikel unter falschen Ausclarirungen auf neutrale Häfen directe nach feindlichen Häfen gebracht wurden, indem die für ausgehende contrebande Artikel eingekauften Retouren für confiscable erklärt wurden. So wurde entschieden in dem Falle des Schiffes Nancy, Capitain Knutsen *). In dieser Hinsicht sind die Verkaufsrechnungen wichtig, und wer mit anderen in fremden Colonien zusammen in ein Schiff abladet, hat sich wohl über diesen Punct zu vergewissern, um keinen Aufenthalt durch Aufbringungen zu leiden.

Aufser diesen Ladungspapieren sind in neueren Zeiten wichtig geworden

die Licenzen.

Sie gehen bisweilen auf Schiff und Ladung, öfter aber nur auf die Ladung. Sie können in der Regel nicht mit in die blecherne Büchse der Schiffspapiere gesteckt werden, weil sie nur einem der Kriegführenden producirt werden dürfen, und deshalb verborgen werden müssen. Man hat es in der Kunst, sie zu verbergen, weit gebracht. Man nahm in Dänemark an, dafs die Anwesenheit einer Englischen Licenz am Borde eines neutralen Schiffes präjudicire, weil eine Clausel die Rückkehr nach England, oder das Anlaufen in England, zur Pflicht

*) Robinson. 3 — 126.

mache. Allein so wie die Englischen Appellationsgerichte schon früher entschieden hatten, daſs die bei den Surinamereisen gegebenen Holländischen Verpflichtungsacten mit den Retouren nach Amsterdam kommen zu wollen, nicht als conclusive Beweise der wirklichen Intention der Parthei angesehen werden sollten *); so etablirte das Dänische Appellationsgericht in Hinsicht der Englischen Licenzen in der Entscheidung über das Schiff Speculation, Capitain Claassen, ein gleiches Princip.

Da in der neueren Schifffahrt die Licenzen so wichtig geworden sind, so folgt hierüber dasjenige, welches in England durch Präjudicate entschieden worden ist.

Fast in allen Kriegen ist der Handel mit den Feinden verboten, und bloſs in Folge specieller Erlaubnisse frei gewesen. Diese Licenzen sind im Verfolg des Krieges über Malta fast auf jeden Handel ausgedehnt worden.

Bei diesem Zustande der Dinge ist die allgemeine Regel, daſs der Inhalt der Licenz bona fide vollführt werden muſs, wenn man sich keinen Confiscationen aussetzen will.

Sie sind aufrichtig zu impetriren und getreulich zu gebrauchen **).

*) Robinson. 6 — 68.

**) Robinson. 4 — 13.

Die in der Licenz bestimmte Zeit mufs beachtet, und die zu importirenden Artikel müssen darin namentlich aufgeführt seyn.

Nur diejenigen, welche eine Licenz impetrirt haben, können sie gebrauchen.

Die Englischen Kaufleute Bridge und Smith erhielten eine Licenz, gewisse Waaren, entweder selbst, oder durch ihre Agenten, oder Inhaber ihrer Connoissemente, einzuführen. In dem Schiffe jonge Johannes, Capitain Parlerliet, hatte ein Holländer die Abladung der Güter besorgt, sie an verschiedene Leute in England consignirt, und blofs ein pro forma Connoissement an Bridge et Smith indossirt, und die ächten Connoissemente an die Englischen Empfänger. Auf die durch Bridge und Smith gemachte Reclamation erfolgte Aberkennung, den 4ten Mai 1802 *).

In dem Falle des Schiffes Klassina, Capitain Bol, hatte Herr Ravie aus Birmingham eine Licenz erhalten, Waaren von Holland nach England einzuführen. Er ging selbst und machte Exportationen von da, documentirt in den Schiffspapieren, von Ravie et Comp. in Amsterdam. Man erachtete die Expedition nicht durch die Licenz beschützt **).

In der Sache des Schiffes, die Börse von Königsberg, machte der Königsadvocat die Bemer-

*) Robinson. 4 — 268.
**) Robinson. 5 — 297.

kung: Daſs die Worte des Reclams, feindliches Interesse nicht ausschlössen, und das Admiralitätsgericht bemerkt: Daſs die Reclamation feindliches Interesse ausdrücklich negiren müſste *).

In dem Falle des Schiffes Vriendschap, Capitain Goverts, gingen Waaren, die in der Licenz sich bezeichnet befanden, von England nach Rouen. Es fand sich aber auch Barilla am Borde, von der in der Licenz nichts stand, und die ostensible nach Oporto documentirt war. Dieser Vorwand wurde nicht zugelassen **).

Das Schiff Hoffnung, Capitain Behrens, importirte Spanische Wolle. Sir Wm. Scott sagte den 20sten August 1799: Ich kann es mir nicht denken, daſs ich, ungeachtet der Licenz, nicht die Freiheit haben sollte, die Nationalität des Schiffes zu untersuchen, wenn der Captor behauptet, das Schiff sei nicht neutral, da die Licenz von Importation mit einem neutralen Schiffe redet. Ungeachtet dieser Bemerkung untersuchte er die Eigenthumsfrage nicht genau ***).

In dem Falle des Schiffes jonge Ahrend, Capitain Knowles, erlaubte die Licenz Importation mit einem neutralen Schiffe. Das Eigenthum wurde aber confiscirt, weil man fand, das Schiff sei kein neutrales, sondern ein Englisches Schiff *).

*) Robinson. 2 — 174.
**) Robinson. 4 — 97.
***) Robinson. 2 — 162.
****) Robinson. 5 — 14.

In der Sache des Schiffes Flora, Capitain Klein, wurde Wolle condemnirt, die schliefslich nach England bestimmt, aber zuerst auf Embden abgeladen war *), obgleich die Licenz blofs auf England lautete.

Das Schiff James, Capitain Beard, hatte während einer Blockade der Holländischen Häfen eine Licenz erhalten, nach einem der Häfen der Vlie zu gehen. Es kam aus einem Hafen der Vlie mit einer Ladung zurück, und wurde eines Bruches der Blockade angeklagt. Sir Wm. Scott sagte: Es ist wahr, eine Licenz ist eine Sache der strengsten Auslegung, ein Privilegium, welches man nicht von sich selbst, sondern durch Zustehung eines andern besitzt, und welchem man daher auf das Genaueste nachkommen mufs. Allein ich bin nicht geneigt, diese Darstellung strenge auf eine Blockade anzuwenden. Ich denke vielmehr, dafs sie in solchen Fällen mit Nachsicht auszulegen, und dafs die Loyalität und Ehre der Regierung, die sie zugesteht, es erfordert dafs sie nicht buchstäblich ausgelegt werde **).

In der Sache des Schiffes Cosmopolite, sagte derselbe Richter den 8ten Juli 1801:

Da Licenzen Ausübungen der Souveränetät sind; so sind sie stricti juris, und leiden keine weitere Ausdehnung, als welche die hohe Auctorität von der sie emanirt sind, beabsichtigte. Ich sage damit nicht, dafs

*) Robinson. 5 — 142.

**) Robinson. 2 — 116.

sie mit einer pedantischen Genauigkeit auszulegen sind, oder daſs man annehmen kann, daſs jede kleine Abweichung sie ungültig macht. Vielleicht kann in keiner Beziehung eine Uebertretung in der Quantität der Waaren als schädlich erachtet werden, allein eine Veränderung in der Qualität oder Substanz ist von einer viel ernsthafteren Betrachtung, weil eine anmaaſsliche Freiheit, eine Gattung von Waaren auf eine Licenz, die für eine andere Gattung ertheilt ist, zu importiren, zu gefährlichen Miſsbräuchen führen kann *).

In dem Falle des Schiffes Juffrouw Catharina, Capitain Hansen, war die Frage: Ob Spitzen unter dem Ausdruck, rohes Material, mit begriffen werden könnten? Da sie in Friedenszeiten verschrieben, während des Krieges die Abbestellung schwierig, die Abladung von dem Feinde geschehen war; so restituirte das Gericht der Admiralität sie, wobei es aber der Meinung war: Daſs in der Regel für jeden Artikel, den man aus feindlichem Lande erwarte, eine specielle Licenz erforderlich sei **).

Das Portugiesische Schiff Nostra Signora de piedad, Capitain Coelho, führte von St. Andero nach Cadix Getraide. Das Gericht der Englischen Admiralität dehnte durch eine Entscheidung vom 12ten Juni 1805 die Erlaubniſs, Getraide nach Spanien zu bringen,

*) Robinson. 4 — 11.

**) Robinson. 5 — 142.

auf die Verführung des Getraides von einem Spanischen Hafen nach einem anderen aus *).

Die Licenz die einem Ausländer während eines Krieges, in Rücksicht auf einen herannahenden Frieden gegeben wird, ist, nachdem der Friede eingetreten gewesen und hierauf ein neuer Krieg ausbricht, nicht mehr gültig, zu Folge der Entscheidung in the Planters Wench-Tott **).

Allein wenn ein Engländer selbst eine Licenz erhalten hat, unter dieser oder jener Flagge einzuführen; so macht der hinzugekommene Krieg keine Veränderung. Wenigstens sind eine Menge Dänischer Schiffe, unter dieser Categorie, nach dem Ausbruch des Krieges von 1807, freigegeben.

Die Absicht der Französischen Licenzen ist, den damit versehenen Schiffen Gelegenheit zu gewähren, frei aus- und einlaufen zu können, und aller Formalitäten überhoben zu seyn, die für gewöhnliche Expeditionen vorgeschrieben sind, und die Verification darauf zu beschränken, die buchstäbliche Ausführung der Bedingungen der Licenz (welches wohl zu beherzigen ist) zu constatiren, ohne daſs die Capitaine in irgend einer anderen Beziehung zu belästigen sind ***). Der Oberdirector der Douanen hat die Aufsicht über die

*) Robinson. 6 — 41.

**) Robinson. 5 — 23.

***) Code des Douanes. No. 996.

genaue Vollziehung der Licenzen, und die Geschichte des Seehandels enthält viele Confiscationsfälle. Die gesetzlichen Dispositionen sind in dem Code des Douanes enthalten.

Nachdem wir dieses über die Schiffspapiere, so wie sie jetzt auf der See angetroffen werden, anführen zu müssen glaubten; kommen wir darauf zurück, daſs wir, wie Azuni und Lampredi, die Papiere beschränkt haben mögten, und zwar auf folgende Documente:

a, auf ein Register, wie das Englische in Hinsicht des Schiffseigenthums;

b, auf einen Regierungspaſs, als die Staatsgarantie der Nationalität;

c, auf die Musterrolle, als die Nachweisung über die Mannschaft. An die Musterrolle könnten einige leere Blätter geheftet seyn, um die Veränderungen, in Hinsicht der Mannschaft darauf zu notiren, und den jedesmaligen Gesundheitspaſs darauf ertheilen zu lassen;

d, auf die Connoissemente, allenfalls in Kriegszeiten in dorso, wie oben vorgeschlagen, attestirt, und auf die Certepartie, falls eine über die Ladung errichtet;

e, auf das Manifest, der bequemen Uebersicht der Ladung halber.

Mögte doch dieser Gegenstand bei künftigen Tractaten oder Friedensschlüssen oder Prisengesetzen, beherziget werden.

Die Papiere welche wir als die wesentlichen in prisenrechtlicher Hinsicht angeführt haben, nämlich das Register, oder die anderen Eigenthumsbeweise, der Paſs, die Musterrolle, die Connoissemente und die etwanige Certepartie, welche die Capitaine gewöhnlich in blechernen Kapseln haben, müssen im Augenblick der Anhaltung am Borde seyn, und auch bona fide bei einer Anhaltung extradirt werden. Am Borde eines Dänischen Ostindienfahrers Antoinette, Capitain Möller, hatte der Cargadeur über die am Borde befindlichen 77000 Stück Piaster das Connoissement in seinem Rasirkasten, der in der Cajüte war, die nach einer Französischen Anhaltung beim Einlaufen in Bordeaux versiegelt wurde, versteckt. Erst beim Zolle in Bordeaux sprachen die Dänen von ihren Piastern, und zeigten an, daſs das Connoissement darüber in der versiegelten Cajüte des Cargadeurs wäre. Der Captor verlangte nach dem vierten Artikel des Reglements von 1778 die Condemnation, indem er das Connoissement nicht für eine pièce de bord gelten lassen wollte. Auf den Antrag des Herrn Portalis wurde es aber dafür von dem Prisenconseil erachtet *). Bei den Franzosen und Spaniern **) wird aber kein Papier als Beweisdocument zugelassen, welches nicht bei der Anhaltung am Borde ist, es sei denn, sagt das Gesetz der Letzteren, daſs der Capitain sich über den Mangel eines Papiers gültig

*) Handbuch des practischen Seerechtes. 2r Bd. Pag. 376.

**) Spanisches Prisenreglement vom 20sten Juni 1801.

legitimiren kann. Bei den Dänen kann ein Papier, welches bei der Anhaltung nicht am Borde war, nur in der Appellationsinstanz als Beweis, causa cognita, zugelassen werden *). Bei den Engländern müssen auch die Papiere, die als prima facie Beweise dienen sollen, bei der Anhaltung am Borde seyn. Zwei Tage nach der Anhaltung der Anna, Capitain Beer **), kam der Cargadeur mit einer Menge Papiere die er einliefern wollte. Die Annahme ward verweigert, indem der Richter sagte: Wäre es erwiesen worden, dafs die Papiere gleich angeboten, aber ihre Annahme abgelehnt sei, so würde ich sie angenommen haben.

In dem Falle des Schiffes de jonge Jacobus, Capitain Baumann, lieferte der Capitain dem Gerichte ein Papier ein, welches der Dolmetscher als unwesentlich verworfen hatte.

Welches Recht, sagte Sir Wm. Scott, hat der Dolmetscher so zu sprechen? Was hatten die Commissarien und der Actuarius vor, als sie eine solche Sprache zuliessen? Zufällig ist das Papier von keiner Wichtigkeit, allein an und für sich ist jedes Schiffspapier wichtig, und die Commissarien sind verpflichtet es anzunehmen ***).

*) Kaperreglement vom 28sten März 1810. §. 27.

**) Robinson. 2 — 220.

***) Robinson. 1 — 248.

Eben so urtheilte er darüber, dafs keine Papiere von den Agenten dürfen zurückgehalten werden.

Auf einer Reise des Schiffes Sarah, Capitain Smith, von London nach Embden, hatte ein Kreuzer einen Brief aus dem Schiffe genommen. Wie das Schiff hierauf von Embden nach London bestimmt war, wurde es genommen, und wegen des Eigenthums fernerer Beweis erkannt. Die Captoren baten, obigen Brief ihrerseits exhibiren zu dürfen. Sir Wm. Scott sagte:

Die Captoren haben darum angehalten, auf das Decret für die Genommenen ferneren Beweis zu liefern, ihrerseits einen Beweis exhibiren zu dürfen. Es kann nicht geleugnet werden, dafs das Gericht dieses in einzelnen Fällen zuläfst, aber das Gericht ist auf keine Weise geneigt, Aufmunterung für dergleichen zu geben. Nur in solchen Fällen, in welchen in dem ursprünglichen Beweise etwas zum Vorschein kam, welches Anleitung gab, die Spur zu verfolgen. In solchen Fällen hat das Gericht die zur Frage stehende Bitte gewährt, allein wenn der Gegenstand fremd und ohne Verbindung mit dem ursprünglichen Beweise ist, so müssen wahrlich die Umstände sehr seltsam seyn, dafs ein Gericht vermogt wird, dieselbe zuzustehen, weil, wenn entfernte Präsumtionen zugelassen würden, die Praxis des Gerichtes sich von der Einfachheit des Prisenverfahrens entfernen, und der Anführung der Beweise, willkührliche Vermuthungen zu unterstützen, kein Ende seyn würde. Daher bin ich der Meinung, dafs der Beweis nicht von solchen

Gründen unterstützt wird, welche die Zulassung desselben berechtigen *).

In dem Falle des Schiffes Haabet, Capitain Giertsen, wurde der Schiffer eines Bruches der Blockade beschuldiget, und die Captoren verlangten hierüber Affidavits ihrerseits einzugeben. Sir Wm. Scott sagte in der Entscheidung darüber den 20sten Juni 1805:

Die erste Auskunftsquelle zu der das Gericht sich gewöhnlich wendet, ist die Aussage der genommenen Mannschaft. Unter den an sie gemachten Fragen sind einige, worüber allerdings die Captoren eine gleiche Auskunft geben könnten. Dessenungeachtet ist die allgemeine Gesetzesregel, daſs über alle Puncte der Beweisbestand der Genommenen zuerst allein vorliegen soll, und wenn über den daraus folgenden Gesichtspunct der Sache kein Zweifel hervorgeht; so ist das Gericht durch das Völkerrecht und die Brittischen Parlamentsacten verpflichtet, alle Puncte als gehörig ins Licht gesetzt zu erachten. Es ist möglich daſs Zeugen falsch schwören können, und daſs dadurch viele Ungerechtigkeit geschieht, so wie man bei allen menschlichen Zeugnissen der Art solche Gefahren zu bestehen hat; allein Gerichte können nur nach allgemeinen Grundsätzen verfahren, obgleich sie den Beweis mit Behutsamkeit aufnehmen, und nach den Regeln der Wahrscheinlichkeit, welche sich aus der Natur und dem Zusammenhang der

*) Robinson. 3 — 331.

ganzen Sache ergeben, abwägen werden. Die Regel, durch welche dieses Gericht sich hat leiten lassen, ist, wie ich glaube, der Praxis aller Europäischen Nationen gemäfs. — — — Da dies die Regel ist, die ursprünglichen Beweise der Genommenen als conclusiv anzunehmen, wenn ihre Glaubwürdigkeit nicht untergraben ist; so fühle ich mich verpflichtet, den Ausspruch zu thun, dafs die Aussagen im vorliegenden Falle so rein von Verdacht sind, wie irgend einige, welche dem Gerichte gewöhnlich vorgelegt werden. Unter diesen Umständen nun ist das Gericht aufgefordert, die Affidavits der Captoren zuzulassen, erstlich auf eine Condemnation hinzuarbeiten, oder wenn solches fehlschlägt, die Captoren von den Kosten zu befreien, welchen sie sich unterzogen haben mögen. Wenn ich dieses Verlangen zugestehe, so würde die Folge davon seyn, dafs ich nach einem einförmigen Grundsatze allgemein und in allen Fällen Affidavits würde zulassen müssen, wenn auch in den ursprünglichen Beweisen nichts vorhanden wäre, Verdacht zu erregen, und wenn auch die Sprache aller Zeugen so bestimmt wie möglich wäre. Zu diesem Beschlufs kann ich nicht kommen. Er würde, wie ich dafür halte, grofses Unheil in vielen Sachen veranlassen. Er würde den Captoren einen Köder abgeben, über die Linie ihrer Pflicht hinauszugehen, und über die genauen Grenzen der Gerechtigkeit und der Wahrheit, und er würde unfehlbar das Gericht einer unangenehmen Schwierigkeit in der Ausübung seiner richterlichen Pflichten aussetzen. Denn wie sollte das Gericht entscheiden? Gegenaffidavits

müſsten angenommen werden, die natürlich contradictorisch seyn würden. Welchen sollte das Gericht glauben? Kann man behaupten, daſs den Captoren der Vorzug müſste gegeben werden? Und dies gegen die allgemeine Völkerrechtsregel, welche dem Gegentheil den Vorzug giebt, und ausspricht, daſs das Eigenthum des neutralen Reclamanten nicht anders verurtheilt werden soll, als auf Beweise, die aus seinem eigenen Munde kommen, oder die aus klaren Umständen der Thatsache hervorgehen? Wenn diese Regel den Captoren nicht genügt; so bleibt es dennoch die Regel die das Völkerrecht vorschreibt. Es ist meine Pflicht dafür zu sorgen, daſs die Gesetzesregel aufrecht erhalten, und daſs die Rechte des Krieges nicht überschritten werden, und wahrlich nirgends mehr als in Hinsicht dieses einzelnen Zweiges des Völkerrechtes, (des Blockadenrechtes) welcher seiner Natur nach mit harter Strenge auf den neutralen Handel wirkt, und wenn in Vollbringung dieser Pflicht Unzufriedenheit entsteht, wie man glauben zu machen sucht, so muſs ich Standhaftigkeit aufbieten, die ungünstigen, aber ungerechten Meinungen, welche irgend jemand geneigt seyn mag zu unterhalten, nicht zu achten.

Er admittirte den Beweis nicht, sondern gab unter Erstattung der gegnerischen Kosten das Eigenthum frei *).

*) Der Verfasser erlaubt sich, diese Aeuſserung so umständlich mitzutheilen, weil man sich nicht besser über den vorliegenden Gegenstand ausdrücken kann, und weil er glaubt die Aeuſserung

Nach denselben Grundsätzen verfuhr er in der Sache des Schiffes Glierktigkeit, in welcher wirklich Affidavits der Captoren zugelassen waren, und äufserte:

Das Gericht kann auf persönliche Rücksichten kein Gewicht legen, und sagen: dies ist das Affidavit von einem Gentleman, und dies kommt von einem gewöhnlichen Menschen; es kann auf so unbestimmte und unjuristische Gründe als diejenigen von blofsem Range und Stande in der bürgerlichen Gesellschaft sind, nicht entscheiden. Dies sind Gründe, auf welche ich unmöglich, so lange ich hier sitze, auf irgend eine Weise Rücksicht nehmen kann, die zu einer Conclusion führt. Nach Ansicht des ganzen Beweisbestandes kann ich

veranlafst zu haben, indem er den würdigen Richter, 1803, in den Privatzuschriften die er ihm erlaubte, auf den Umstand aufmerksam machte, dafs in den ersten Jahren der Consularregierung in Frankreich, kein neutrales Schiff auf der hohen See genommen wäre. Ueber diesen Vorfall bemerkt er in obiger Entscheidung:

Die Franzosen lassen, gegen die allgemeine Regel, die Abhörung der Captoren zu, allein ihr Verfahren in Prisensachen ist von sehr veränderlicher Art, zu Zeiten nahe an Seeraub, zu anderen Zeiten höre ich, dafs sie vorgeben, sich auch nicht einmal die Wegnahme eines einzelnen neutralen Schiffes zu erlauben. Im Ganzen befolgen sie ein System von capriciöser und temporisirender Politik, die einer Nation nicht als Muster empfohlen werden kann, welche ein reguläres und consistentes Verfahren nach anerkannten und von den ältesten Zeiten in allen Europäischen Ländern angenommenen Grundsätzen beobachtet.

Die Geschichte der nachfolgenden Jahre hat einen Commentar zu dieser Ansicht geliefert. Möge England immer Grundsätze befolgen, die an innerer Gerechtigkeit denjenigen entsprechen, die Sir Wm. Scott in obiger Entscheidung aufstellt!

nicht sagen, daſs die Behauptung der Captoren fest begründet ist. Ich sage nichts mehr, als daſs sie nicht fest begründet sei. So kommt die Sache in ihre alte Lage. Ihr zu Folge erkannte er Schiff und Ladung frei *).

Wir haben schon an die Regel des Assecuranzrechtes erinnert, daſs alle Papiere am Borde eines Schiffes seyn müssen, welche die bestehenden Tractaten des Heimathslandes, vorzüglich in Kriegszeiten, zur Pflicht machen, falls der Assecuranzcontract dadurch nicht vitiirt werden soll. Wir müssen nun noch erinnern, wie gefährlich es ist, Papiere die einmal am Borde sind, zu zerstören. Der sechszehnte Artikel der allgemeinen Englischen Fragstücke, bezieht sich auf diesen Gegenstand. In den Processen der Schiffe Argo, Capitain Smit, und die beiden Brüder, Capitain M'Clousky, führte der Umstand, daſs die Capitaine kurz vor ihrer Abreise, Ersterer die von seinem Rheder, und Letzterer die von seinem Correspondenten empfangenen Briefe verbrannt hatte, zu Verdachtsgründen, welche auf die Entscheidung der Sache Einfluſs hatten**), und in dem Falle des Schiffes the rising Sun, Capitain Wilkye, sagte Sir Wm. Scott: Die Vernichtung von Papieren (scilicet im Augenblick der Anhaltung) ist in unserem Gerichte nicht bloſs eine Ursache

*) Robinson. 6 — 60.

**) Merkwürdige Entscheidungen der Londoner und Pariser Prisengerichte. Pag. 160 u. 66.

zur Anhaltung, sondern wenn Ursachen obwalten, Verdacht zu erregen, so ist es nicht zu viel, von einer Vernichtung von Papieren zu sagen, daſs die Person, welche diese Handlung begangen hat, nicht auf die Hülfe des Gerichtes Anspruch haben kann, oder ferneren Beweis beibringen darf, wenn fernerer Beweis erforderlich seyn sollte. Er condemnirte das bedeutende Ladungseigenthum des Capitains, auf welches sich muthmaſslich die zerstörten Papiere bezogen hatten. In Hinsicht des Ladungseigenthums der Rheder sagte er:

Man würde zu weit gehen, wenn man sagen wollte, daſs sie von dem ferneren Beweise präcludirt wären *).

Das Französische Gesetz, vom 26sten July 1778, setzt im dritten Artikel fest, daſs solche neutrale Schiffe, aus welchen Papiere in See geworfen sind, mit ihren Ladungen confiscable seyn sollen. Das Spanische sagt dasselbe, nur mit Modificationen **).

Der Dänische Ostindienfahrer Enigheden, Capitain Steffensen, wurde im Amerikanischen Kriege auf die (durch nichts beglaubigte) Aussage einiger Matrosen, daſs aus dem genommenen Schiffe Papiere über Bord geworfen wären, condemnirt ***). Ludwig XVI. schrieb aber unterm 13ten December 1779, daſs, obgleich obige Verfügung des Reglements den Fall einzu-

*) Robinson. 2 — 104.

**) Spanisches Prisenreglement vom 20sten Juni 1801.

***) v. Hennings Staatsschriften. 2r Thl. Pag. 148.

schliefsen schiene, in welchem diese über Bord geworfenen Papiere nicht den Beweis des feindlichen Eigenthums, oder der feindlichen Destination gewähren könnten — dies dem Geiste und den Absichten der Gesetze zuwider sei. Weshalb es dem Prisenconseil anheimgestellt wurde, das Gesetz nach besonderen sich ereignenden Umständen anzuwenden, oder die Dispositionen desselben zu modificiren.

Auch wurde in dem Falle des Schwedischen Schiffes Fortuna, welches von dem Prisenconseil auf die Angabe der Captoren, dafs Papiere über Bord geworfen wären, condemnirt war, von Ludwig XVI. frei erkannt, weil die ganze genommene Mannschaft das Factum leugnete, und es dem genommenen Capitain an Veranlassung gefehlt haben konnte, die That zu begehen *).

Auch haben die Englischen Assecuranzgerichte, in Betreff des Venetianischen Schiffes Joana, in der Sache Bernardi c. Motteaux erkannt, dafs die Condemnation desselben, in Folge der Anordnung des obigen dritten Artikels des Reglements von 1778, den über dieses Schiff gemachten Assecuranzcontract nicht vitiire, bei welchem Ausspruch der berühmte Lord Mansfield unter den Richtern war.

Herr Azuni bemerkt mit Recht, dafs die Schiffspapiere in vorkommenden Fällen relativ wichtig

*) Handbuch des Englischen und Französischen Seerechtes. 2r Thl. Pag. 477.

wären *). So auch urtheilt Sir Wm. Scott in dem Falle des Sciffes Kopenhagen, Capitain Mening**). Der Ausdruck, sagt er, daſs ein Schiff mit den gehörigen Documenten versehen sei, ist ein sehr relativer Ausdruck; denn ein Schiff kann in einem Falle gehörig mit Schiffspapieren documentirt seyn, die in einem anderen Falle nicht hinreichend seyn würden. So würde ein Dänisches Schiff in gewöhnlichen Fällen durch einen Paſs und andere Papiere hinreichend documentirt seyn, allein, wenn es von dem Schiffe erhellen würde, daſs es während des Krieges in einem feindlichen Lande angekauft sei, so würde ein Kaufbrief erforderlich seyn, und zwar ein solcher, der gehörig verificirt und durch die andern Papiere unterstützt würde.

Was die Wahl zwischen Schiffspapieren und der Aussage der Mannschaft betrifft, so urtheilte derselbe darüber in der Entscheidung des Schiffes Vigilantia, Capitain Gerritz, wie folget ***):

Wenn die Aussage der Mannschaft und die Papiere von einander abweichen; so muſs die Ueberzeugung des Gerichtes, sagt man, im Gleichgewichte gehalten werden, bis wir ferneren Beweis erhalten. Ich halte dies für die allgemeine Regel der Englischen Admiralität. Es ist aber keinesweges eine unablässige Regel, sie läſst vielmehr manche Ausnahme zu. Die Ausnahme mag

*) Azuni, droit maritime. Tom. 2. Art. 6. §. 11.

**) Handbuch des Seerechtes. 2r Thl. Pag. 407.

***) Merkwürdige Entscheidungen. Pag. 123.

zuweilen zu Gunsten der Aussage seyn, und zuweilen, doch seltener, zu Gunsten des Documentenbeweises. Es kann Fälle geben, in welchen die Zeugen mit solcher offenbaren Nichtbeachtung der Wahrheit zu sprechen scheinen, daſs das Gericht zu Gunsten der Papiere, die den Stempel der Aechtheit und Glaubwürdigkeit tragen, erkennen kann. Auf der anderen Seite kann es sich zutragen, und es trägt sich sehr häufig zu, daſs die Papiere solche Tinte und Zeichen des Verdachtes auf ihrer Oberfläche enthalten, die der Aussage der Zeugen ein entscheidendes Uebergewicht geben, vorzüglich wenn diese Zeugen eine ungekünstelte Auskunft über den Antheil geben, den sie in der Transaction hatten, und das auf eine so bestimmte und klare Weise, die jeden Grund der moralischen Glaubhaftigkeit mit sich führt.

In dem Falle des Schiffes Odin, Capitain Hals *), welches in England aufgebracht war, und in welchem angenommen wurde, daſs Dänen ein Englisches Schiff neutralisirt hätten, sagte Sir Wm. Scott: Die erste Bemerkung welche abseiten des Captors gemacht wurde, besteht darin, daſs, man mogte vermuthen können was man wollte, auf jeden Fall die Papiere in Ordnung seyn würden, und das ist wahr: denn selbst die Absicht bei dem Betruge (wenn ein Betrug existirt) ist, durch die Regelmäſsigkeit der Papiere zu betrügen. — Sie sind der nothwendige Apparat und die Maschinerie eines solchen Falles, und daher ist es keinesweges genug zu

*) Merkwürdige Entscheidungen. Pag. 131.

sagen: unsere Papiere sind in Ordnung. Wie, fragt man, halten Sie Papiere für nichts? Werden wir ein neues Völkerrecht erhalten, nach welchem regelmäfsige Documente zu nichts helfen? — Gewifs nicht! solche gehörig bewahrheitete und durch Gründe unterstützte Papiere sind starke augenscheinliche Beweise bei jedem Falle, und sind, wenn nichts dagegen opponirt wird, entscheidende Beweise. Aber wenn Umstände und Thatsachen bei einem Falle sich ergeben, welche mit Recht zu der Conclusion führen, dafs diese Papiere, obgleich der Form nach richtig, und obgleich der Form nach selbst durch Eide erhärtet, dessenungeachtet falsch sind — so würde es lächerlich seyn, behaupten zu wollen, dafs das Gericht an dieselben gebunden sei. Es ist ein unsinniger Einfall, dafs irgend ein Gericht an blofse Eide gebunden sei, nur wenn diese Schwüre Glauben verdienen, so wird dadurch die Sentenz bestimmt. Ohne Zweifel wird ein Admiralitätsgericht mit aller erforderlichen Behutsamkeit zu Werke schreiten, wenn es gegen regelmäfsige Papiere, die regelmäfsig unterstützt werden, entscheidet. Aber wenn die Papiere dies sagen, und die Thatsache des Falles jenes, so mufs das Gericht strenge Beurtheilungskraft anwenden, und zu Folge der allgemeinen Regel über Beweise, den Vorschriften derselben gemäfs, entscheiden.

Der Probierstein, den man aufgestellt hat, ist vollkommen richtig. Man zeige authentische Documente, die mit der Transaction, als einer aufrichtigen Transaction, nicht bestehen können, und sie ist dadurch

über den Haufen geworfen. Zwanzig ächte Papiere mögen producirt werden können, die Transaction mag seyn wie sie will; aber es ist unmöglich, daſs ein einziges contradictorisches Document sich auffinden läſst, welches von den Partheien selbst kommt, und daſs die Transaction dennoch getreu seyn könnte. Ein Document dieser Art reducirt die Materie ad absurdum et impossibile. Die Bilance steht demnach so: Alle andere Papiere mögen ächt und die Transaction doch falsch seyn, aber dieses Papier kann durch keine Möglichkeit hier seyn, wenn die Transaction ächt ist.

In der Sache des Schiffes Molly *), Capitain Borrowdale, sagte Herr Portalis:

Wenn die legalen Beweise mit demjenigen im Widerspruch stehen, welches die Briefe und andere nicht authentische specielle Papiere an die Hand geben, zu welchen dürfen wir das mehrste Zutrauen haben? Diese Frage ist leicht zu entscheiden.

Der aus einer öffentlichen Acte, wie der Paſs, hervorgehende Beweis, ist auf das Zutrauen begründet, welches befreundete Regierungen sich gegenseitig geben. Es ist zur Aufrechthaltung der Harmonie, die unter den Nationen herrscht, nothwendig, daſs man sich gegenseitig mit den Beweisen begnüget, welche aus Acten, die mit der Unterschrift der zu diesem Behuf angestellten öffentlichen Beamten bekleidet sind, hervorgehen.

*) Merkwürdige Entscheidungen. Pag. 199.

Je leichter es ist das Zutrauen, welches eine Regierung ihren Kaufleuten gewähren muſs, zu miſsbrauchen, um so mehr muſs man, ich will nicht sagen den Präsumtionen, doch wenigstens den Beweisen von Erschleichungen, welche die Kaufleute sich erlauben können, seine Aufmerksamkeit widmen. Wenn daher der Zufall deren einige an die Hand giebt, und sie von der Natur sind, daſs sie die Schiffspapiere verdächtig machen; so ist es nicht zu bezweifeln, daſs dies Conseil nicht das Recht habe sie in der unpartheiischen Waage der Gerechtigkeit zu wägen, und ihnen vor den legalen Beweisen den Vorzug zu geben, wenn dieselben sich nicht mit ihnen vereinigen lassen *).

In dem Falle des Schiffes Union, sagte Herr Portalis:

Wenn auch im Allgemeinen die Simulation der stärkste Vorwurf ist; so ist sie doch auch in einzelnen Fällen der Einwurf, der sich am leichtesten machen läſst. Wenn die Neutralität erwiesen ist, so kann man den Vorwurf der Simulation, ohne Beweis nicht zulassen **).

In einem Arrêt des Französischen Directorii, vom 10ten Ventose des 5ten Jahres, heiſst es im 5ten Artikel: Daſs die Strenge der Tribunäle aufgefordert würde, gegen die doppelten Papiere, welche sich in unterschrie-

*) Handbuch des Seerechtes. 2r Bd. Pag. 519.

**) l. c. Pag. 221.

benen Blankets, in Briefform u. s. w., am Borde befänden.

Am Borde des Hamburgischen, von Tönning nach Havannah bestimmten Schiffes, Hebe, welches nach St. Domingo aufgebracht wurde, hatte der Cargadeur angeblich eine für Dänische, und eine für Spanische Rechnung lautende Factur, also doppelte Papiere, am Borde. Obgleich Schiff und Ladung, weil Spanien und Frankreich in Alliance waren, frei erkannt wurden; so war doch von keinem Schaden- und Kostenersatz, abseiten des Kapers, der doppelten Facturen wegen, die Rede. Doppelte Papiere sind, selbst wenn sie nur auf alliirtes Interesse sich beziehen, ein höchst präjudicirlicher Umstand, (weil die Aufbringung durch die doppelten Papiere immer gerechtfertigt bleibt) der, wenn feindliches Interesse im Spiele ist, nicht blofs zur Condemnation des zur Frage stehenden Eigenthums, sondern auch des damit zusammenhängenden wirklich neutralen Eigenthums der Neutraliseurs führt. In der Sache des Schiffes Graf Bernstorff, Capitain Belmer, sagte Sir Wm. Scott: Die allgemeine Regel des Gerichtes ist sicher diese, dafs, wo eine Unterdrückung eines feindlichen Antheils mit einer trüglichen Absicht gewesen ist, da soll es der in dem Betruge engagirten Parthei nicht erlaubt seyn, die Mangelhaftigkeit, in Betreff ihres eigenen damit vermischten Eigenthums, zu suppliren. Dies scheint eine, in Hinsicht des Princips vollkommen vernünftige Regel zu seyn, welche dieses Gericht nothwendig finden würde

aufrecht zu erhalten, selbst wenn nicht die Auctorität des höheren Gerichtes, welches dieselbe adoptirt hat, die Befolgung derselben absolut aufgelegt hätte *).

In der Sache Rosalie und Betty, sagte Sir Wm. Scott **): Ich wünsche die Neutralen mögten es einsehen lernen, daſs, wenn sie wünschen daſs die neutralen Rechte für sie sprechen sollen, sie sich auch als Neutrale benehmen müssen. Es wird dann die Pflicht der Admiralität und ihr Stolz seyn, mit der äuſsersten Wachsamkeit dafür zu streben, daſs ihnen ihre Neutralität zu Statten komme. Auf der andern Seite, wenn sie ihre Rechtsfälle in ein Gewebe von Prävaricationen und Falschheiten hüllen, wer ist für den daraus entstehbaren Nachtheil zu tadeln? Die Regel der Admiralität ist diese, und sicher ist sie mit so vieler Mäſsigkeit entworfen als der Gegenstand zuläſst, daſs, wenn die Beweise der Neutralen, entehrt durch unreine Einmischungen, dessenungeachtet hinreichend sind, die Wahrheit ihres Reclams zu begründen, es gut sei; daſs, wenn sie aber dazu unzureichend sind, ihnen kein Mittel gewährt werden soll, fernere Beweise aus einer Quelle beizubringen, die sich als unrein gezeigt hat.

Diese Bemerkung hat aber nur auf die vorliegende Sache und nicht auf andere Bezug die derselbe Reclamant haben kann. Herr N. aus Embden, sagte Sir Wm. Scott in dem Falle des Schiffes Juffrouw Elbrecht,

*) Handbuch des practischen Seerechtes. 2r Thl. Pag. 427.

**) Robinson. Vol. 2. Pag. 359.

daſs dadurch ein Holländischer Character auf sein Eigenthum gedrückt wird, obgleich er ursprünglich ein Däne ist? In den Holländischen Fällen wurde es dargethan, daſs das Eigenthum wirklich Schweizer Kaufleuten zugehöre, daſs sie aber, um ihren Handel betreiben zu können, verpflichtet gewesen wären, einen Holländischen Character zu erborgen. Dies ist nicht der Fall eines exclusiven Holländischen Handels, und wenn die Parthei sich unter das Obdach eines Holländischen Namens begeben hat, um zur Zeit eines förmlich abgeschlossenen Friedens eine Relaxation, die in Hinsicht des Handels eingetreten ist, zu benutzen; so ist mir nicht bewuſst, daſs das Gericht sie in Folge irgend eines Princips in einer Lage erachten würde, der Folgerung ausgesetzt zu seyn, dadurch für verpflichtet gehalten zu werden. Wenn ich Holland nenne, so meine ich damit zugleich jedes andere Land. Bei dem Falle eines Krieges mag eine andere Regel anzuwenden seyn; allein bei einer Transaction, die vor den Feindseligkeiten entstand, betrieben, und eigentlich zu sagen schon beendiget wurde, wird das Gericht die Regel anwenden, das Eigenthum zum Besten des neutralen Kaufmannes zu separiren.

Ein Altonaer Schiff Oelbaum, Capitain Flindt, war beim Ausbruch des Krieges, unter Holländischer Flagge, genommen, und die Genommenen hatten gleich bei der ersten Anhaltung gesagt, daſs sie Dänen, und das Schiff alleiniges Dänisches Eigenthum wäre. Da

der ursprüngliche Beweis, nach Englischen Grundsätzen, aus den Papieren und der Aussage der genommenen Mannschaft besteht, und letztere den ersteren vorgezogen werden, so suchten wir diesen Grundsatz für obiges Schiff geltend zu machen. Allein das Oberadmiralitätsgericht in England entschied: Dafs Flagge und Pafs, in Hinsicht eines daraus hervorgehenden Nationalcharacters eines Schiffes, so conclusiv wären, dafs kein Gegenbeweis zuzulassen sei.

dafs dadurch ein Holländischer Character auf sein Eigenthum gedrückt wird, obgleich er ursprünglich ein Däne ist? In den Holländischen Fällen wurde es dargethan, dafs das Eigenthum wirklich Schweizer Kaufleuten zugehöre, dafs sie aber, um ihren Handel betreiben zu können, verpflichtet gewesen wären, einen Holländischen Character zu erborgen. Dies ist nicht der Fall eines exclusiven Holländischen Handels, und wenn die Parthei sich unter das Obdach eines Holländischen Namens begeben hat, um zur Zeit eines förmlich abgeschlossenen Friedens eine Relaxation, die in Hinsicht des Handels eingetreten ist, zu benutzen; so ist mir nicht bewufst, dafs das Gericht sie in Folge irgend eines Princips in einer Lage erachten würde, der Folgerung ausgesetzt zu seyn, dadurch für verpflichtet gehalten zu werden. Wenn ich Holland nenne, so meine ich damit zugleich jedes andere Land. Bei dem Falle eines Krieges mag eine andere Regel anzuwenden seyn; allein bei einer Transaction, die vor den Feindseligkeiten entstand, betrieben, und eigentlich zu sagen schon beendiget wurde, wird das Gericht die Regel anwenden, das Eigenthum zum Besten des neutralen Kaufmannes zu separiren.

Ein Altonaer Schiff Oelbaum, Capitain Flindt, war beim Ausbruch des Krieges, unter Holländischer Flagge, genommen, und die Genommenen hatten gleich bei der ersten Anhaltung gesagt, dafs sie Dänen, und das Schiff alleiniges Dänisches Eigenthum wäre. Da

der ursprüngliche Beweis, nach Englischen Grundsätzen, aus den Papieren und der Aussage der genommenen Mannschaft besteht, und letztere den ersteren vorgezogen werden, so suchten wir diesen Grundsatz für obiges Schiff geltend zu machen. Allein das Oberadmiralitätsgericht in England entschied: Dafs Flagge und Pafs, in Hinsicht eines daraus hervorgehenden Nationalcharacters eines Schiffes, so conclusiv wären, dafs kein Gegenbeweis zuzulassen sei.

Vierter Abschnitt.

Ueber die Schiffsunfälle und über die dabei vorkommenden Verbindlichkeiten und Papiere.

Einleitung.

Die Schifffahrt ist mit vielfachen Unfällen verknüpft, welche verschiedenartige Rechtsverhältnisse und Quasi-Contracte zwischen den Interessenten von Schiff und Ladung erzeugen. Von den bedeutendsten Arten derselben werden wir in diesem Abschnitte handeln. Wir werden zuerst von dem Zusammenstofsen der Schiffe, demnächst von den Havarien im Allgemeinen, von Bodmereien, von Capturen, und schliefslich von den verschiedenen Arten der Bergung, nämlich von der Civil- und Militairbergung, das Nöthige vortragen. Diese Materie ist zum Theil mit dem Assecuranzrechte verwebt, und wir werden uns bei denjenigen Gegenständen kurz fassen, die entweder in den bekanntesten Werken über das Assecuranzrecht nachzuschlagen, oder die in diesem Werke schon früher berührt sind.

Erstes Capitel.

Von dem Zusammenstoſsen der Schiffe.

Literatur.

S. Strykii Dissertatio de collisione navium.

Diese steht in dem zweiten Bande der Sammlung seiner Dissertationen. Er hat die Materialien dazu von seinem Onkel, der erster Burgemeister in Danzig war, erhalten. Sie zerfällt in vier Capitel. Das erste handelt von den Quellen des Seerechtes; das zweite von den verschiedenen Schäden, die durch das Zusammenstoſsen der Schiffe veranlaſst werden; das dritte von der Constatirung der Schäden; das vierte von dem Schadensersatz.

Bynkershoeck Quaestiones juris privati. L. 4.

Dieser berühmte Rechtsgelehrte beschäftiget sich in dem sechszehnten, siebenzehnten und achtzehnten Capitel, mit der Auslegung der diesen Gegenstand betreffenden Römischen Gesetzesstellen. Der Verfasser, einer der gelehrtesten und helldenkendsten Juristen, war Richter in einem Holländischen Appellationsgericht, und ist der Wm. Scott seiner Zeit gewesen.

A. Verwer, Nederlandsche Zeerechten. Amsterdam 1730.

Taco van Glins Aanmerkingen over het Hollandsche Zeerecht.

Neostadius Supremae Curiae Decisiones.

Diese Werke enthalten die vormals in Holland über diesen Gegenstand handelnden Rechte und Entscheidungen Holländischer Richter.

Ueber den Spanischen Kriegsseedienst und über die Spanische Seepolizei, ist folgendes Werk mit Pracht in zwei Foliobänden gedruckt:

Ordenanzas generales de la armada naval y uso de sus fuerzas en la mar. Madrid en la imprenta real 1783.

worin auſser anderen Polizeigegenständen auch am Ende des zweiten Bandes eine sehr umständliche Hafenordnung enthalten ist, um Unglücksfälle durch polizeiliche Maaſsregeln zu verhindern.

Es sind wenig seerechtliche Materien, bei welchen es so nothwendig ist, daſs solche bloſs von seeverständigen Männern entschieden werden, wie die so äuſserst mannigfaltigen Gegenstände dieses Capitels *).

Der Schade durch Uebersegelung, kann entweder entstehen aus Bosheit, aus Schuld oder aus Zufall. In den beiden ersten Hinsichten muſs der Schadensstifter den Schaden nach allen Gesetzen büſsen. Der wichtigste Punct des Schadenersatzes ist, wenn keine Schuld ausgemittelt werden kann, oder der Zufall entschied. Es waltet in den verschiedenen Ländern ein verschiedenes Recht über diesen Gegenstand ob. Statutarische Rechte können eigentlich nur auf Inländer angewandt werden. Auf Ausländer sollte ihr Gesetz retorquirt werden. Es wäre zu wünschen, daſs, um Einstimmigkeit in die gerichtlichen Entscheidungen zu bringen, und die Proceduren so viel als möglich abzukürzen, Stipulationen über diesen Gegenstand, den Friedens- und Commerz-Tractaten einverleibt würden.

Wegen der Schwierigkeit der Ausmittelung der Schuld beim Zusammenstoſsen von Schiffen, und wegen des vermeintlichen Nutzens für die Seehandlung im Allgemeinen, und, wie wir glauben, weil die Assecuranz später bei ihnen eingeführt ist, haben die Nordischen Nationen Billigkeitsprincipien angenommen, wo Frankreich und England bei den Principien des strengen Rechtes stehen geblieben sind. Wir wollen zuerst die

*) Weskett, 2r Thl. vide Uebersegeln — Running foul.

verschiedenen Nordischen Stipulationen über diesen Gegenstand vortragen, und dann auf die einfachen Grundsätze der übrigen Europäer zurückkommen. Die alten Dänischen Seegesetze *) sind voll von Stipulationen über diesen Gegenstand. Die Scandinavier, welche, der Sage nach, einst mit so vielen Schiffen im Sunde lagen, dafs man trockenen Fufses von Seeland nach Schonen ging, fühlten bei der Menge ihrer Schiffe, ihren stürmischen Meeren und langen Nächten, früh das Bedürfnifs gegenseitiger Hülfe bei Unglücksfällen, die einem jeden begegnen konnten. Aus den ältesten Nordischen Seerechten sind ihre desfalsigen Grundsätze in die jetzigen Nordischen Gesetzesbücher übergewandert. Auch die Niederländischen Gesetze Carls V. und Philipps II., waren voll von Verfügungen über diesen Gegenstand, und in Holland hat sich das Nordische Recht am mehrsten durch gerichtliche Entscheidungen ausgebildet.

Die Holländischen Gelehrten unterscheiden Ansegeln von Ramp, und nach einem Gutachten der Amsterdamer Kaufmannschaft, vom 2ten November 1649, war letzteres anzunehmen, wenn vor Anker liegende Schiffe im Sturm sich beschädigt, in welchem Falle jeder seinen Schaden allein zu tragen hätte. Bynkershoeck ist der gegenseitigen Meinung **).

Die Holländer unterscheiden ferner das Zusammenstofsen der Seeschiffe von dem Zusammenstofsen der

*) Brorson Fortolkning, ad 4 — 3 — 5 u. s. w.

**) Bynkershoeck Questiones juris privati. L. 4. C. 18. Pag. 674.

Flufsschiffe. In Hinsicht der Ersteren wurde nach dem allgemeinen Nordischen Seerecht, der Schade von Schiff und Ladung zusammengerechnet, und war zur Hälfte zu tragen, bei letzteren Schiffen nur der Schade der Schiffe, nicht der Ladungen *).

Der aufgeklärte und gelehrte Bynkershoeck zeigte die Unhaltbarkeit dieser, selbst durch gerichtliche Entscheidungen bestätigten Praxis **).

Haben beide Schiffe, die sich einander beschädigen, gleiche Schuld, so ist der Schade von beiden gemeinschaftlich zu tragen ***). Hat nur ein Schiff Schuld, so trägt der Schiffer, falls die Schuld von ihm herrührt, den Schaden allein, wenn er des Vermögens ist, sonst die Rheder, so weit ihr Interesse in Schiff und Fracht reicht ****). Sie haften in der Regel nie weiter. Niemand kann in Holland gezwungen werden mehr an Schaden zu bezahlen als den Werth seines Parts, und kann nur für seinen Antheil, und nicht in solidum, verklagt werden †). In der Praxis wird in Holland der Schade arithmetisch berechnet. Bynkershoeck ist für die geometrische Berechnung. Ein beladenes Schiff

*) Advysen, Certificatien en Gewysdens rakende het vergoeden van de Schade die de binnenlandsche Schepen malkander komen aantedoen.

**) Bynkershoeck Quaestiones juris privati. Liber 4. Cap. 19. Pag. 684.

***) Taco van Glins Aanmerkingen over het Hollandsche Zeeregt.

****) Bynkershoeck. Cap. 23. Pag. 716.

†) Cooren Obs. 40.

hatte ein unbeladenes übersegelt. Nach eingezogenen Gutachten über den Seegebrauch, wurde das beladene Schiff mit seiner Ladung den 17ten Mai 1630 condemnirt, die Hälfte des Schadens von dem Ballastschiff zu tragen. Sind beide Schiffe in Schuld, so entschied das Holländische höchste Gericht, dafs der Schade gemeinschaftlich sei *). Bynkershoeck glaubt, dafs das Klagerecht in diesem Falle gänzlich cessire **).

Bei der Ersetzung des Schadens durch Uebersegelung, wird blofs Rücksicht auf den wirklichen effectiven Schaden, und nicht auf spätere Folgen genommen. So wurde erkannt von dem hohen Rathe von Holland, den 31sten July 1633, in der Sache von L. Bouwensz c. Jan Claes, in welchem ein Schiff dergestalt übersegelt war, dafs es der Fluth nicht folgen konnte, und 24 Stunden nachher von einem Dünkirchener Kaper genommen wurde ***), weil letzteres für zufällig erachtet wurde, nach der L. 29. D. ad legem aquiliam.

Die Gesetze welche ohne nähere Bestimmung von Schaden sprechen, werden so ausgelegt, dafs sie sowohl von dem Schaden am Schiffe als an der Ladung zu verstehen sind, und es ist in Praxis so genommen ****).

*) Neostadius Supremae curiae decisiones 49.

**) Cap. 22. Pag. 706.

***) Verwers Nederlandsche Zeeregt. Pag. 122.

****) Weskett, Wort Uebersegelung. Pag. 166.

Ein Hamburger Schiff segelte mit einer Holländischen Convoy. Der Admiral gab ein Zeichen umzulegen. Alle Schiffe thaten dies, mit Ausnahme eines schwer beladenen Ostindienfahrers, der den Hamburger, der umgelegt hatte, in den Grund segelte. Die Ostindische Compagnie verweigerte den Schadensersatz, weil die Mannschaft ihres Schiffes dem Hamburger zugerufen hatte, dafs sie nicht drehen könnten, dieser leugnete es gehört zu haben, berief sich auf die befolgte Ordre des Admirals, und verlangte nach Carls V. und Philips II. Verordnung, und nach dem Wisbyschen, in Holland geltenden Seerechte, seinen Schaden zur Hälfte ersetzt. Der Schade wurde als ein durch Zufall entstandener erachtet, und die Ostindische Compagnie in die Hälfte desselben, nach Abzug der Hälfte des Schadens den sie selbst erlitten, durch alle Instanzen condemnirt.

Ein Holländisches Schiff hatte in einem Sturme ein Lübisches Schiff dergestalt übersegelt, dafs es, um Gut, Schiff und Leben zu bergen, auf den Strand laufen mufste, dennoch aber nicht gerettet, und das Holländische Schiff auch stark beschädiget wurde. Der Senat von Danzig erkannte den 12ten December 1588 in dem Procefs darüber, zwischen Rosenberg und Michel Bartsch: Dafs beide Ladungen und Schiffe wardirt und zusammen summirt, und sowohl das verlorne Lübische Schiff bezahlt, als auch der Schade, der dem Holländischen Schiffe widerfahren, erstattet werden sollte, Pfund Pfund gleich, Mark Mark gleich. Stryk, der diese Entscheidung

anführt *), enthält noch zwei andere Danziger Entscheidungen, vom 18ten Juni 1636 und vom 18ten December 1640, wodurch der den Schiffen durch Aneinandersegeln zugefügte Schade, für Havarie grosse erklärt wurde. Cooren **) führt ähnliche Holländische Entscheidungen an.

Das Dänische und Preufsische Seerecht besagen: Dafs, wenn zwei segelnde Schiffe, ohne Schuld von irgend einer Seite, bei Tage oder bei Nacht, zusammenstofsen, sie den daraus entstehenden Schaden zu gleichen Theilen tragen sollen ***). Das Schwedische setzt hinzu, dafs der Schade zu gleichen Theilen über beide Schiffe, ihre Ladungen und Frachten vertheilt werden soll ****). Das Russische Seerecht bestimmt: Dafs jeder seinen Schaden, wenn derselbe bei Tage unwillkührlich veranlafst ist, allein tragen soll †). Geschieht der Schade aus beider Halsstarrigkeit, oder aus Halsstarrigkeit am Borde des einen Schiffes; so sollen die Schuldigen den verursachten Schaden aus ihren Mitteln tragen, und in subsidium ihre Rheder haften, falls das beschädigte Schiff sich nicht retten konnte ††).

Wenn das Zusammenstofsen in einer hellen Nacht geschieht, und wenn auf keinem der beiden Schiffe

*) Stryk Dissertatio. Cap. 4. §. 5.

**) Cooren Observationes. Obs. 41.

***) 4 — 33 u. 2 — §. 1911 u. 12.

****) Versicherungsverordnung von 1750. Art. 8. §. 1.

†) §. 261.

††) §. 271.

Leuchten aufgesteckt waren, noch ins Sprachrohr gerufen, noch die Glocke geläutet, noch ein Schufs gethan, noch irgend ein anderes Zeichen gegeben wurde, und eines oder beide Schiffe von dem Zusammenstofsen Schaden leidet; so soll jedes seinen eigenen Schaden tragen. Wenn man aber auf einem dieser Schiffe eines der obgedachten Zeichen gemacht, und alle mögliche Mittel zur Verhütung des Zusammenstofsens angewandt, auf dem anderen aber alles dieses unterlassen worden; so soll der Schiffer dieses letzteren Schiffes, nebst seinen Rhedern, allen, den beiden Schiffen und deren Ladungen zugefügten Schaden, bezahlen. Wenn aber beide Schiffe zusammengestofsen sind, obgleich man auf beiden alle mögliche Mittel solches zu verhüten angewandt; so soll der Schade von beiden Schiffen, nach Verhältnifs ihres Werthes, gemeinschaftlich bezahlt werden. Der Schade wird nicht von der Ladung; sondern blofs von den Schiffen bezahlt. Wenn der Ladung durch Halsstarrigkeit des Schiffers Schade zugefügt wird, so ist er und sein Rheder solchen zu bezahlen verbunden; wenn aber der Schiffer nicht Schuld daran ist; so mufs jeder seinen eigenen Schaden tragen *).

Im Falle des Zusammenstofsens zweier Schiffe soll in Untersuchung genommen werden:

1. Was damals für Wind gewesen.
2. Mit welchem Windstrich das Schiff oder Fahrzeug gegangen sei, ehe es mit dem andern Schiffe oder Fahrzeug zusammenstiefs.

*) §. 272.

3. Welcher Theil des Schiffes auf das andere Schiff gestoſsen sei, und auf welchen Theil desselben, und was für Segel damals auf beiden Schiffen, oder Fahrzeugen, aufgezogen gewesen.
4. Was für Mittel die Schiffer beider Schiffe, oder ihre Schiffsbediente und Leute, zur Verhütung des Zusammenstoſsens angewandt haben.
5. Wie die Segel gebraſst gewesen.
6. Wo die Steuer gelegt gewesen, u. s. w.

Wenn beide Schiffe in entgegengesetzter Richtung beim Winde gegangen sind; so muſs Erkundigung eingezogen werden:

7. Ob nicht auf einem dieser Schiffe, oder Fahrzeuge, die Besane gestanden oder aufgegeit gewesen.
8. Ob nicht auf einem dieser Schiffe, ehe sie zusammenstieſsen, der Klüwer gestrichen und aufgezogen gewesen.

Wenn sich alsdann findet, daſs eins von diesen Schiffen oder Fahrzeugen die Besane aufgegeit, und den Klüwer, oder das Vorstengstagsegel aufgezogen gehabt habe, so ist solches ein zuverlässiges Zeichen, daſs dieses Schiff unter den Wind habe gehen wollen, daher denn das andere hätte den Wind halten sollen; in welchem Falle also dem Schiffe welches auf das andere Schiff mit seinem Bug, und zwar von der Windseite, gestoſsen, gröſsere, dem anderen Schiffe aber, welches auf der Leeseite einen Stoſs und Schaden bekommen hat, geringere Schuld beigemessen wird *).

*) §. 273.

Im Canal läuten die Schiffe, vorzüglich Englische Kriegsschiffe, bei neblichtem Wetter, zumal wenn sie laviren, um Uebersegelung zu vermeiden. Ein Gebrauch der in engen Fahrwassern überall seyn sollte, da bei neblichtem Wetter das Hauptgesetz der Segelung, immer auszusehen (to keep a good lookout), nicht hinreichend ist. Ein Hamburger Capitain entdeckte einst im Kattegatt, in Nacht und Nebel, einen Matrosen in seinen Wandten, der nicht zum Schiffe gehörte. Woher? rief er verwundert. — Von einem Holländer, den Sie eben mit Mann und Maus in den Grund gesegelt haben; ich war auf der Raa und bin übergesprungen, war die Antwort. — Von der Uebersegelung hätte man auf dem Hamburger nichts gemerkt, wenn der Matrose davon keine Kunde gegeben hätte.

Das Spanische Gesetz sagt: Dafs jedes Schiff über 60 Tonnen, sowohl in See als auf Rheden, Nachts ein Licht in der Schiffslaterne haben soll, bei Strafe mit einer Brüche belegt zu werden *).

Nach dem Preufsischen Gesetze mufs der Schiffer, der das An- oder Uebersegeln vorsätzlich, oder durch grobe Schuld, verursacht, seinen Schaden allein tragen, und dem andern Schiffe den ganzen erlittenen Schaden vergüten **). So weit als der Schade aus dem Vermögen des Schiffers, imgleichen aus dem Schiffe und dessen Frachtgeldern nicht ersetzt wird, ist er als Particu-

*) Ordenanza de Bilbao. 24 — 7 u. 33.

**) 2 — 1913.

Schiffer daran unschuldig ist; so soll der Schade von seeerfahrnen Leuten besichtiget, und nach deren Gutbefinden von beiden Schiffen bezahlt werden. Wird aber das Schiff, welches auf das andere antreibt, allein beschädiget; so soll das Schiff, welches vor Anker liegt, den Schaden nicht entgelten.

Das Schwedische Seerecht bestimmt den Ersatz des halben Schadens, wenn das festliegende Schiff durch das antreibende, dessen Schade nicht ersetzt wird, beschädiget wurde *). Ruft der Schiffer des treibenden Schiffes dem Schiffer des festliegenden zu, sein Anker zu kappen, um Schaden vorzubeugen, und er thut es nicht; so ersetzt er dem antreibenden Schiffe die Hälfte seines Schadens **).

Das Russische Seerecht verfügt: Dafs das schuldlos antreibende Schiff seinen und die Hälfte des bei einem andern angerichteten Schadens, im Fall es aber Schuld hat, den ganzen Schaden tragen soll ***).

Das Dänische Seerecht verordnet: Dafs, wenn Schiffe vor Anker liegen und eins oder das andere durch Sturm und Ungewitter los wird, und eines oder mehrere in dem treibenden Fahrwasser gewahr werden, dafs Schade zu erwarten, und also Anker und Tau fahren lassen, damit dem Schaden, den ein Schiff von dem

*) Königl. Versicherungsverordnung vom 2ten October 1750. Art. 8. §. 6.

**) l. c. §. 7.

***) §. 266.

ganz unvermeidlichen Zufall zum An- oder Uebersegeln genöthigt worden, in welchem Falle der beiderseitige Verlust und Schade berechnet und zusammengeschlagen wird, und jedes Schiff die Hälfte trägt. Hat in diesem Falle der festliegende Schiffer der Gefahr ausweichen können, und es vorsätzlich, oder aus grober Schuld, unterlassen; so mufs er seinen Schaden allein tragen, und dem anderen Schiffe den ganzen erlittenen Schaden vergüten.

Nach dem Schwedischen Seerechte hat das ansegelnde Schiff die Hälfte des Schadens zu ersetzen; konnte des stillliegende Schiff sich retten, so findet kein Schadensersatz Statt *).

Nach dem Russischen Seerechte **) trägt der Schiffer in subsidium der Rheder des ansegelnden Schiffes allen Schaden, es sei denn, dafs das Schiff zur Rettung im Sturm einsegelt, in welchem Falle der Rheder seinen Schaden und die Hälfte von dem Schaden des stillliegenden Schiffes trägt.

Das Dänische Seerecht sagt ***): Wird ein Schiff los, weil das Ankertau zerreifst, es mag im Sturme oder anderem Zufalle geschehen, dergestalt, dafs es auf ein anderes Schiff, das vor Anker liegt, anläuft, und also beide Schiffe beschädiget werden, wofern alsdann der

*) Königl. Versicherungsverordnung vom 2ten October 1750. Art. 8. §. 2 u. 3.

**) §. 264 u. 65.

***) 4 — 3 — 5.

Schiffer daran unschuldig ist; so soll der Schade von seeerfahrnen Leuten besichtiget, und nach deren Gutbefinden von beiden Schiffen bezahlt werden. Wird aber das Schiff, welches auf das andere antreibt, allein beschädiget; so soll das Schiff, welches vor Anker liegt, den Schaden nicht entgelten.

Das Schwedische Seerecht bestimmt den Ersatz des halben Schadens, wenn das festliegende Schiff durch das antreibende, dessen Schade nicht ersetzt wird, beschädiget wurde *). Ruft der Schiffer des treibenden Schiffes dem Schiffer des festliegenden zu, sein Anker zu kappen, um Schaden vorzubeugen, und er thut es nicht; so ersetzt er dem antreibenden Schiffe die Hälfte seines Schadens **).

Das Russische Seerecht verfügt: Dafs das schuldlos antreibende Schiff seinen und die Hälfte des bei einem andern angerichteten Schadens, im Fall es aber Schuld hat, den ganzen Schaden tragen soll ***).

Das Dänische Seerecht verordnet: Dafs, wenn Schiffe vor Anker liegen und eins oder das andere durch Sturm und Ungewitter los wird, und eines oder mehrere in dem treibenden Fahrwasser gewahr werden, dafs Schade zu erwarten, und also Anker und Tau fahren lassen, damit dem Schaden, den ein Schiff von dem

*) Königl. Versicherungsverordnung vom 2ten October 1750. Art. 8. §. 6.

**) l. c. §. 7.

***) §. 266.

andern bekommen könnte, vorgebeugt werde, Anker und Tau zwischen den Treibenden und den übrigen, die ihre Anker fahren lassen, nach seeerfahrner Leute Erkenntniſs, berechnet und bezahlt werden soll *). Wenn Schiffe nahe an einander liegen, deren eines, weil es dem Grunde zu nahe ist, oder anderer Ursachen halber, nicht weichen kann, und alsdann Gefahr vorhanden ist, daſs sie einander beschädigen mögten, so soll derjenige, der dem Grunde nahe ist und nicht weichen kann, von dem andern, der weichen kann, verlangen, daſs er sein Anker lichte, damit anderweitiger Schade dadurch abgewandt werde. Will dann der andere sich dessen weigern, so mag er selbst solches zu Werke richten. Da aber der andere solches verwehren und also Schade daraus entstehen würde; so soll derjenige, welcher hat weichen können, denselben zu bezahlen schuldig seyn **). Wird ein Schiff von dem Anker eines anderen Schiffes, das ohne Boye liegt, beschädigt; so soll Letzteres den ganzen Schaden entgelten, es sei denn, daſs nach der Zeit, da das Anker geworfen, die Boy-Leine gebrochen wäre, und der Schiffer, sammt vier der besten Schiffsleute, eidlich erhärten würden, daſs, wie sie das Anker geworfen, eine Boye daran gewesen, und sie nicht anders gewuſst, als daſs selbige noch daran wäre wie der Schade geschehen. Auf solchen Fall sollen beide, die Kaufmannsgüter ausgenommen, den Schaden zur Hälfte

*) 4 — 3 — 6.

**) 4 — 3 — 7.

***) 4 — 3 — 8.

gleich tragen ***). Die Schiffe welche im offenen Fahrwasser vor Anker liegen, oder nach der Erndte, wenn finstre Nächte sind, segeln, sollen zu Verhütung aller Gefahr sich mit Laternen versehen, welche Vorschrift jedoch nicht auf kleine Fahrzeuge anzuwenden ist *).

Nach dem Schwedischen und Spanischen Seerechte **) soll jedes vor Anker liegende Schiff eine Boye über seinen Anker schwimmen haben, widrigenfalls es allen dadurch verursachten Schaden zu ersetzen hat. Ist seine Boye weggetrieben, und der Schiffer hat es versäumt eine andere aufzusetzen, so trägt er die Hälfte des etwa für andere entstehenden Schadens. Wenn mehrere Schiffe bei einander vor Anker liegen, und einander zu nahe kommen können, so mufs dasjenige, so voran lieget, die Anker lichten und ausweichen, oder für allen Schaden stehen, besonders in einem Hafen wo das Wasser abläuft, und das Schiff dadurch auf den Grund zu sitzen kommt. Kommt eins davon los, und thut anderen, so fest liegen, Schaden, so ersetzt es den dritten Theil des verursachten Schadens. Bekommt aber das losgetriebene Schiff Schaden, so liegt es an ihn selber. Kommen zwei Schiffe los und treiben auf einander, so trägt ein jedes die Hälfte des Schadens.

Das Russische Recht besagt: Wirft ein ankommendes Schiff sein Ankertau über das Ankertau eines

*) 4 — 3 — 9.

**) Ordenanza de Bilbao. 24 — 31 u. 51.

liegenden Schiffes, welches achtloser Weise keine Boye hat, und zerreifst hiedurch sein eignes Ankertau, oder entsteht anderer Schade; so soll derjenige ihn bessern, der achtloserweise keine Boye hatte, und in subsidium sein Schiff. Kann er sich entschuldigen, so trägt jeder seinen Schaden. So wie es aber Wind und Wetter erlauben soll jeder, der seine Ankerboye verloren hat, den Anker aufwinden und einem neu Ankommenden Platz machen *). Hat aber das liegende Schiff eine Boye; so bezahlt im obigen Falle der ankommende Schiffer den Schaden, den er stiftet, subsidiarisch das Schiff **). Ist die Boye bey stürmischer See bedeckt; so mufs der ankommende Schiffer Acht haben wo sie liegen kann, und der Liegende ihn wo möglich benachrichtigen ***). Hat ein ankommendes Schiff seinen Anker und sein Tau verloren, und ist in der Gefahr, gezwungen auf die Rhede zu gehen wo andere Schiffe vor Anker liegen, so darf es ein kleines Anker über das Ankertau eines vor Anker liegenden Schiffes werfen, und die anderen Schiffe sollen ihm alle mögliche Hülfe leisten. Welcher Schiffer oder Schiffsmann ein sinkendes Schiff vom Untergang rettet, der hat ein Recht auf drei Procent von dem Werthe des geretteten Schiffes und dessen Ladung ***).

Das Preufsische Seerecht bestimmt Folgendes: Liegen zwei oder mehrere Schiffe vor Anker und

*) Art. 267.

**) Art. 268.

***) Art. 269.

****) Art. 270.

kommen einander gefährlicherweise zu nahe; so mufs der voranliegende Schiffer auf den Zuruf des anderen, die Anker lichten und ablegen *). Ein Gleiches mufs geschehen, wenn die Schiffe in Gefahr stehen durch Ablaufen des Wassers auf den Grund zu gerathen **). Hat der voranliegende Schiffer diese Vorschriften vorsätzlich oder aus grober Schuld unbefolgt gelassen, so mufs er den ganzen dadurch verursachten Schaden ersetzen ***). Leidet der Schiffer, welcher ausweichen soll, bei dem Versuche dazu, ohne sein grobes Verschulden, selbst Schaden; so kann er von dem Zurufenden Vergütung fordern ****). Ist der Zurufende bei dem Ausweichen, ohne grobes Verschulden des andern beschädigt worden; so bleibt der Ausweichende von der Verantwortlichkeit frei †). Werden zwei festliegende Schiffe durch Gewalt der Wellen, oder des Windes, dergestalt zusammengestofsen, dafs eines oder beide gequetscht, gedrückt, oder sonst beschädigt werden; so mufs der entstandene Schade berechnet und zusammengeschlagen werden ††). Eben das gilt, wenn zwei festliegende Schiffe zu einer Zeit loskommen, aneinandertreiben, und dadurch bei einem oder beiden Schaden entsteht †††). Ist

*) 2 — 1918.

**) 1919.

***) 1920.

****) 1921.

†) 1922.

††) 1923.

†††) 1924.

aber ein vor Anker liegendes Schiff wegen Untauglichkeit seiner Tauen, oder sonst durch grobes Verschulden des Schiffers, los und treibend geworden: so mufs der Schiffer allen an den festliegenden Schiffen verursachten Schaden erstatten *). Ist hingegen ein Schiff ohne grobes Verschulden des Schiffers los und treibend geworden: so mufs der Schade des Anstofsens gemeinschaftlich getragen werden **). Hat der antreibende Schiffer dem festliegenden zugerufen, das Tau schiefsen zu lassen, und Letzterer hat es nicht gethan, da es doch die Umstände gestattet hätten; so ist Ersterer zur Entschädigung nicht verbunden ***). Sind in den obengedachten Fällen, wo der beiderseitige Schade berechnet und zusammengeschlagen wird, auch die geladenen Waaren zu Schaden gekommen; so kann der daran erlittene Verlust, bei der Schadensberechnung, nicht mit in Anschlag kommen, sondern wird als particuläre Havarie betrachtet ****) Fällt, nach obigen Grundsätzen, die Vergütung einem der Schiffer zur Last; so müssen bei seinem Unvermögen, dessen Rheder, so weit ihre Schiffsparten reichen, den Ausfall vertreten †). Sind beide Schiffer an dem einander zugefügten Schaden Schuld; so haftet jeder dem andern für den verursachten Schaden, nach Maafsgabe der ihm zur Last

*) 1925.

**) 1926.

***) 1927.

****) 1928.

†) 1929.

fallenden Verschuldung *). Ein solches durch An- oder Uebersegeln, Antreiben und Stofsen entstandenes Unglück, wenn es im Hafen geschehen ist, mufs binnen 48 Stunden nach dem Ereignisse, bei Verlust des Rechtes, den gehörigen Gerichten angezeigt werden **). Geschieht der Unglücksfall auf der See, so mufs jeder Schiffer, sobald er sich ereignet, und es die Umstände gestatten, denselben in sein Tagebuch umständlich einzeichnen, und den erlittenen Schaden so genau als möglich bemerken ***). Bei Stromschiffen finden gleiche Grundsätze Statt ****).

Der Code de commerce besagt †): Sind Schiffe auf einander gestofsen, und war die Begebenheit ein blofser Zufall; so hat das Schiff, welches hiedurch beschädiget wurde, den Schaden allein, ohne einige Rückforderung zu tragen. Hat sich das Zusammenstofsen durch Versehen eines der beiden Schiffer ereignet; so ist derjenige, der den Schaden verursacht hat, ihn zu tragen oder zu ersetzen verbunden. Ist es zweifelhaft, welcher Ursache man das Zusammenstofsen zuschreiben müsse; so wird der Schade auf gemeinschaftliche Kosten und zu gleichen Theilen von denjenigen Schiffen ersetzt, die ihn verursacht und erlitten haben. In den beiden letzteren Fällen wird

*) 1930.

**) 1931.

***) 1932.

****) 1933.

†) Art. 218 u. 219.

der Schade durch Sachverständige geschätzt. Bei der gemeinen Havarie wird niemand mit der Klage auf Erstattung der Havarierechnung, gehört, wenn der Schade nicht ein Procent von dem Werthe des Schiffes und der Waaren zusammengenommen übersteigt, und so hat gleichfalls bei der besondern Havarie keine Klage Statt, wenn der Schade nicht ebenmäſsig ein Procent von dem Werthe der beschädigten Sache übersteigt.

Emérigon nimmt drei Arten von Zusammenstoſsen der Schiffe an, durch Zufall, durch Versehen, und solche, wo die Schuld nicht auszumitteln ist *).

Im Falle daſs der Schade gemeinschaftlich zu tragen ist, glaubt Valin, ist dieser nicht nach dem Werthe der Schiffe, sondern nach dem Belauf des Schadens allein zu berechnen **). Müſste jeder seinen Schaden allein tragen; so würden die groſsen Schiffe sich nichts daraus machen, im Segeln kleine zu beschädigen.

Der Schade der den Waaren, bei dem Zusammenstoſsen in der Regel zugefügt wird, ist Havarie particulière.

Staatsschiffe sind eben sowohl zum Schadensersatz und zur gesetzlichen Tragung des Schadens verpflichtet, als Privatschiffe.

*) Emérigon. Cap. 12. Sect. 14.

**) Le nouveau Valin. Pag. 635 seqq.

Zwei Französische Schiffe, Giomette und Beu, lagen im Hafen von Neapel. Im Sturme wurde Ersteres auf das Letztere geworfen, welches zertrümmerte. Es wurde von allem Schadensersatz freigesprochen *).

Emérigon führt mehrere Französische Entscheidungen, in Betreff einheimischer und fremder Schiffe an, in welchen dasselbe erkannt wurde **).

Kommen zwei Schiffe vor einem engen Hafen; so mufs das entferntere warten bis das nähere hinein ist; sonst wird ihm beim Zusammenstofsen die Schuld beigemessen. So wurde in der Admiralität von Marseille, den 17ten July 1754, in Sachen des Capitain Jalliard, von dem Schiffe Espérance c. Fageray de Coudray, vom Schiffe Louise de Granville erkannt ***).

Das auslaufende Schiff mufs dem einlaufenden Platz machen ****).

Dasjenige Schiff welches später ausläuft, mufs sich vor dem früher ausgelaufenen in Acht nehmen.

Eine Tartane lief aus dem Hafen von Marseille, und segelte das Boot des Schiffers Aubert in den

*) Roccus Resp. 36.

**) Emérigon. Cap. 12. Sect. 14. Pag. 412.

***) l. c. Pag. 414.

****) Targa. Cap. 53. Pag. 236.

Grund, der kurz vorher abgesegelt war. Die Tartane wurde wegen obigen Princips in Schadensersatz von der Admiralität, durch eine Entscheidung vom 14ten Februar 1750, condemnirt.

Den 7ten December 1751 lief um 8 Uhr des Morgens der Capitain Essaussier, führend die Tartane St. Jacques, aus dem Hafen von Marseille, bei nördlichem Winde, und wurde von einem Boote bogsirt, weil die See noch von dem Südostwind, der Tages vorher geweht hatte, bewegt war. Eine halbe Stunde nachher lief Arnaud mit einer Schebecke aus und liefs sich durch 10 Leute bogsiren, kam unter den Wind der Tartane, und bald darauf mit ihr zusammen. Die Tartane scheiterte an dem Felsen des Faro. Der Capitain Arnaud wurde durch ein Urtheil, vom 22sten März 1757, zum Ersatz des Schiffes, der Ausrüstung und der Ladung condemnirt.

Will jemand in der Nacht von einer Rhede absegeln; so mufs er sich schon den Tag vorher so hinlegen, dafs er durch sein Absegeln keinen Schaden anrichtet, weil er sonst für allen Schaden haftet *).

Ein Schiff welches im vollen Segeln ein anderes, welches die Segel eingezogen hat, beschädiget, hat allen Schaden zu ersetzen.

Der Polacre, von dem Capitain Villacroze, lag zwischen Pomergue und l'Estaque, und wartete

*) Ordonnance de la marine. Art. 5. Tit. de rades.

auf sein Pulver, während ein Schwede im vollen Segeln auf denselben zu kam. Die Leute des Polacre riefen den Schweden zu, abzuhalten; diese antworteten: sie sollten sich nicht fürchten. Die Schiffe geriethen indeſs an einander, und der Polacre wurde sehr beschädiget. Der Schwede wurde in allen Schadensersatz condemnirt, durch ein definitives Urtheil vom 30sten Juny 1750.

Legen sich Schiffe an solche Ankerplätze, oder befestigen sie sich an solchen Stellen, woselbst ihnen dies untersagt ist; so stehen sie für allen Schaden.

Es sind bei dem Hafen von Marseille drei Pfeiler angebracht, um sich bei Nordwestwind aus dem Hafen zu bogsiren, man darf indeſs sein Schiff nicht zum Liegenbleiben daran vertauen. Dies hatte der Kaper Colibry den 17ten Februar 1757 gethan, wie die Tartane Notre Dame de Rosaire durch den Nordwestwind verhindert wurde auf der Rhede zu ankern, und durch die Tauen des Kapers ans Ufer geschleudert wurde und scheiterte. Durch eine Definitiv-Sentenz, vom 31sten Juni 1758, wurden die Rheder des Kapers verurtheilt, den Werth von Schiff und Ladung zu bezahlen.

Wenn zwei Schiffe von ungleicher Gröſse in einem Fahrwasser sind; so muſs das kleinere dem gröſseren weichen *).

*) Targa. Cap. 53. Pag. 235.

Die Präsumtion der Schuld des Zusammenstoſsens ist gegen das Schiff, welches sich ohne Wächter befindet *).

Die Römische Gesetzgebung de lege aquilia enthält mehrere Stipulationen über den Schadensersatz bei Schiffsbeschädigungen, und gestattet eine Klage ex lege aquilia, wenn von einer Seite bei einem eintretenden Schaden etwas verschuldet war **).

Die Freiheit des Fischfanges ist der Freiheit der Schifffahrt untergeordnet ***).

Werden durch offenbare Schuld eines Schiffers die Fischereigeräthschaften eines Fischers zerrissen oder beschädiget; so sind nur diese zu ersetzen, und kein Ersatz für den verhinderten Fang zu leisten, weil solcher ungewiſs war — non piscium qui ideo capti non sunt, fieri aestimationem, cum incertum fuerit an caperentur ****).

Gerieth ein Schiff durch Gewalt des Sturmes in die Tauen eines anderen, und konnte sich nicht anders helfen als durch Kappen derselben, so hatte man nach dem Römischen Rechte, für die zerschnittenen Tauen keine Klage ex lege aquilia †).

*) Ordonnance de la marine. Art. 2. Tit. des ports.

**) Stypmann. Cap. XIX. L'occenius. Lib. 3. Cap. 8.

***) Ordonnance de la marine. Art. 8. Tit. des madragues.

****) L. 29. §. 3. D. ad legem aquiliam.

†) l. c.

Der Mangel einer Leuchte im engen Fahrwasser ist immer als ein solches Versehen angesehen geworden, daſs einem Schiffe ohne Leuchte, Schadensersatz aberkannt ist. So geschah es auf den Antrag von Bynkershoeck in einer vor dem hohen Gerichtshofe von Holland pendenten Sache *).

Eben so wurde erkannt von der Rota Fiorentina, den 8ten Mai 1766, in der Sache des Capitains Ramkins **).

Das Russische Schiff Polozk, Capitain Casillari, von Constantinopel kommend, lag vor Livorno in Contumaz, und wurde in der Nacht von der Neapolitanischen Tartane Concezione, Capitain Franco, havarirt. In der Final-Sentenz, vom 10ten März 1787, wurde dem Russen der Schade am Casco, aber nicht die Nebenunkosten, von den Rhedern der Tartane zuerkannt, welchen der Regreſs an den Capitain der Tartane vorbehalten wurde.

Der Französische Capitain Decotte, von Marseille kommend, lag bei dem Molo von Livorno, als eine Neapolitanische Tartane mit frischem Winde einlief, welche mit dem Französischen Schiffe zusammengerieth, wodurch Schade entstand, der nach der Final-Sentenz, vom 17ten Juli 1788, von beiden Partheien zu tragen war. In dieser Sache wurde das Gutachten vieler Seeverständigen eingezogen ***).

*) Quaestiones juris. Lib. 4. Cap. 22.

**) Baldazzeroni. Tom. 2. Pars 4. Tit. 6. §. 33.

***) l. c. Tom. 2. Pars 4. Tit. 6. §. 51.

Nach dem Consulat *) sollen Schiffe in den Häfen und auf den Rheden in gehöriger Entfernung von einander liegen, und für gute Tauen sorgen. Wird ein Schiff im Sturme von seinen Tauen losgerissen und treibt auf ein anderes vor Anker liegendes Schiff; so hat es auf den Fall, daſs seine Kabeltauen für nicht tüchtig zu erachten wären, dem vor Anker liegenden Schiffe allen Schaden zu ersetzen. Ein Schiff welches, während andere schon vor Anker liegen, in einem Hafen oder auf einer Rhede vor Anker geht, muſs seine Anker so auslegen, daſs es den anderen Schiffen keinen Schaden zufügt; verursacht es solchen dennoch; so hat es ihn zu ersetzen **), es sei denn, daſs das erste Schiff seine Anker nach dessen Ankunft verlegt hat, auf welchen Fall nur ein Theil des Schadens, nach sachverständiger Männer Ermessen, zu ersetzen ist ***). Nur wenn es im Sturme einzulaufen genöthigt wird, steht es nicht für den Schaden den es verursacht. Geschieht durch ein Schiff, welches zuerst vor Anker lag, dem nachkommenden Schiffe ein Schade, so ist es zu keinem Ersatz verpflichtet, wenn der Schade dadurch entstand, daſs das erste Schiff kein Ankertau mehr auszulegen hatte, und auszulegen erlangen konnte ****).

*) Cap. 200.

**) Cap. 197.

***) Cap. 199.

****) Cap. 198.

Nach der Ordenanza de Bilbao *) ist jeder Schade der durch Uebersegelung geschieht, Havarie particulière.

Nach den Englischen Seegesetzen ist jezt, (vormals war es anders **)) aller Schade der dem Schiffe oder der Ladung durch zufälliges Uebersegeln geschieht, gleichfalls Havarie particulière, und dieses Unglück wird, nach dem Präjudicat Buller c. Fisher, als eine reine Seegefahr angesehen, und die Grundsätze des Römischen Rechtes, in Hinsicht von Schadensersatz durch Schuld, befolgt ***).

Das Schiff John and Mary war bei Great Yarmouth in See von dem Schiffe Thames in den Grund gesegelt. Bei der Verhandlung, über Schadensersatz, liefs Sir Wm. Scott den Schiffscapitain Studdart, einen der Veteranen in dem Trinity-Hause zu Greenwich kommen um die Verhandlung zu hören, und sein Gutachten demnächst dem Gerichte zu ertheilen. Sein Gutachten fiel dahin aus, nachdem er seine Gründe entwickelt hatte, dafs das Unglück durch die unseemännische Weise auf welche die Thames geführt wurde, eingetreten sei. Sir Wm. Scott erkannte hierauf Schadens- und Kostenersatz an den Verunglückten ****).

*) Cap. 24 — 34.

**) Molloy. 2 — 6 — 10.
Magens. Pag. 66.

***) Abbott. Pars 3. Cap. 8. Pag. 322.

****) Robinson. 5 — 348.

Zweites Capitel.

Ueber andere Unfälle durch die Elemente und über die dabei vorkommenden rechtlichen Verhältnisse und Papiere.

Literatur.

Roccus de Assecurationibus. Ultrajecti 1708.

Roccus Tractaat over Assurantien ofte Verzekeringen. Uit het Latyn vertaalt door Johan Feitama. Amsterdam 1737.

Delle Assicurazioni marittime Trattato dell' Avvocato Ascanio Baldasseroni. Firenze 1801.

Die früheren Italienischen Werke von Casaregis, Scaccia und Santernus werden durch das eben angeführte Werk entbehrlich.

Bynkershoeck de jactu. Hagae Batavorum 1703.

Tractaet van't Recht der Nederlantsche Avaryen, gemaekt by Mr. Quintyn Weytsen, in der tyt Raetsheer van't Hof van Hollant. Amsterdam 1730.

Nederlants Seerechten, Avaryen en Bodemeryen, gemaekt doer Adriaen Verwer, Koopman tot Amsterdam. Amsterdam 1730.

Traité des Assurances et des Contrats à la grosse. Par M. Balthazard Marie Emérigon, Avocat au Parlement de Provence, ancien Conseiller au Siège de l'Amirauté de Marseille. Marseille 1783.

Traité du Contrat d'Assurance de Pothier. Par Estrangin, Avocat. Paris 1810.

Versuch über Assecuranzen, Havereien und Bodmereien, von einem Kaufmann in London (v. Magens). Hamburg 1753.

J. Weskett, Theorie und Praxis der Assecuranzen. Aus dem Englischen übersetzt von J. A. Engelbrecht. Lübeck 1782.

A System of the Law of marine Insurances. By James Allan Park Esq. Lincoln's Inn. London 1800.

A Treatise on the Law of Insurance. By Samuel Marshall, Serjeant at Law. London 1802.

A practical Treatise or Compendium of the Law of marine Insurances. By John Ilderton Burn, of the inner Temple. London 1801.

Die Assecuranzwissenschaft, systematisch bearbeitet von Johann Andreas Engelbrecht. Lübeck 1787.

Johann Peter Sieveking, von der Assecuranz für Rechnung eines ungenannten Versicherten. Göttingen 1791.

Von der Havarie grosse oder extraordinaire, besonders nach den Gesetzen und Gewohnheiten der Reichsstadt Hamburg. Von Franz Matthias Klefeker, beider Rechte Doctor. Göttingen 1798.

System des Assecuranz- und Bodmereiwesens, von Wilhelm Benecke. Hamburg 1810.

Diese Werke sprechen von dem Gegenstand dieses Capitels, der eigentlich in das Assecuranzrecht einschlägt, und der hier nur im Allgemeinen abgehandelt wird. Unter den angeführten Werken zeichnet sich dasjenige des Herrn Benecke durch neue und richtige Ansichten, durch Vollständigkeit und Brauchbarkeit für die Praxis so vortheilhaft aus, daſs keine Europäische Nation ein ähnliches Werk über Assecuranzen aufzuweisen hat.

Die Unfälle, die durch An- oder Uebersegelung geschehen, machen nur einen kleinen Theil der Unfälle aus, mit denen die Elemente die Schifffahrt bedrohen. Die gewöhnlichen Schäden auf Seereisen gehören entweder zur Havarie particulière, insofern Schiff oder Gut sie allein zu tragen hat, oder zur Havarie grosse, insofern sie von Schiff, Fracht und Gut gemeinschaftlich zu tragen sind. Die Ungelder der Havarie ordinaire, sind die gewöhnlichen Hafen-, Loots-, Feuer-, Baken-, Pfahl-, Ankergelder u. dgl. Die Regel, dafs alles was zur Abwendung einer gemeinschaftlichen Gefahr verunkostet wird, gemeinschaftlich getragen werde, liegt in der Natur der Sache, und war schon in den Rhodischen Seegesetzen als Grundsatz aufgestellt, von welchen sie bis auf unsere Zeiten, bei den verschiedenen Nationen, verschiedene Modificationen angenommen hat.

Der erste Gegenstand, bei dem die Anwendung der Regel erfolgte, war der Seewurf. Die Mannschaft eines Schiffes hat das Recht, bei eintretender Gefahr für das Ganze, einen Theil der Ladung über Bord zu werfen. Dieses darf nur nach gepflogener Berathschlagung (wenn Zeit und Umstände diese erlauben) über die Nothwendigkeit desselben, geschehen, und der Capitain hat, wenn er mit seinen Leuten verschiedener Meinung ist, hierin eine entscheidende Stimme *). Wenn es möglich ist, so mufs eine Specification über die geworfenen Güter aufgesetzt, und die weniger kostbaren eher

*) Emérigon. I — 376.

als die kostbareren, (die nach ihrem Werthe von dem Capitain zu hüten sind) geworfen werden *). Ueber den Seewurf sind im Journal die Umstände und das Nähere zu verzeichnen, und in dem nächsten Hafen ist eine Verklarung darüber abzulegen. Aufser dem geworfenen Gute selbst, gehört die Fracht desselben zur Havarie grosse. Ferner alles, welches von der Ladung, oder von dem Schiffe, bei der Werfung unmittelbar beschädiget wird. Es ist unter den Assecuranzrechtslehrern streitig, ob das geworfene Gut ersetzt werden solle, wenn die Rettung, welche durch die Werfung beabsichtiget war, nicht erfolgte; ob nämlich Güter, die aus dem Schiffbruch gerettet werden, zum Ersatz des Geworfenen contribuiren müssen; ob ein Schiff, welches, ungeachtet der Werfung, genommen wurde, — nachdem es sich befreiet hat — zu dem Geworfenen contribuiren müsse oder nicht? Viele Gesetze verneinen diese Frage, Herr Benecke bejaht sie aus Gründen der Billigkeit **) und nach dem Spanischen Gesetze ***). Werden die geworfenen Güter gerettet und die anderen gehen verloren; so tragen diese zu letzteren nichts bei ****).

Aller Schade, welcher dem Schiffe zum allgemeinen Besten zugefügt wird, als gekappte Masten, Tauen, Anker, zerschnittene Segel, aufgeopfertes Schiffsgeräth,

*) Ordenanza de Bilbao. 24 — 45 — 47.

**) 4 — 20.

***) Ordenanza de Bilbao. 20 — 16.

****) Emérigon. 1 — 218.

Beschädigung des Schiffes, um dem Wasser, welches durch Seesturz auf dem Verdeck geblieben, schnellen Abgang zu schaffen *), die Güter die beschädigt werden um das Wasser nach den Pumpen zu bringen **). Auch das Kappen der Masten soll in der Regel nach vorhergegangener Berathschlagung über die Nothwendigkeit dieser Maaſsregel geschehen, und ist gleichfalls gehörig im Journal zu bemerken, und im ersten Hafen zu verklaren.

Nach Weytsen ist ein gekapptes Boot nur dann in Havarie grosse zu vergüten, wenn dessen Platz nicht durch Waaren auf dem Verdeck eingenommen und beengt war ***).

Weytsen ****), Magens †) und Herr Benecke ††) zählen mit Recht das vor Anker gehen an gefahrvollen Stellen, auf steinigem Grunde, Schiff und Ladung zu retten, und den daraus an Anker und Tauen entstehenden Schaden, zur Havarie grosse, so wie der Gebrauch der See und das Preuſsische Gesetz †††) das harte Segeln, den Legerwall, Feinde und Klippen zu vermeiden, und allen dadurch an Schiff

*) Benecke. 4 — 25.

**) Weytsen. §. 16.
Ordenanza de Bilbao. 20 — 12.
Schwedische Versicherungsverordnung. §. 4.

***) Tractaat van't Recht der Nederlantsche Avaryen. §. 21.

****) loco citato.

†) Cap. 43.

††) 4 — 27.

†††) 2 — 1824.

und Geräthschaften entstandenen Schaden, zur Havarie rechnen, aber nicht den, an den Waaren.

Das Einlaufen in einen Nothhafen, um Schiff und Ladung zu retten, gehört zur Havarie grosse. Es ist aber eine grofse Verschiedenheit in den Gesetzen und Gebräuchen der verschiedenen Nationen, ob Kost und Monatsgeld der Mannschaft, während der Zeit der Ausbesserung, und ob die Reparatur des Schiffes auch dazu gehöre? Geschah der Schade, um dessentwillen das Schiff einlaufen mufste, freiwillig, um Schiff und Ladung zu retten; so sollten billig alle Kosten des Einlaufens, der Reparatur und des Aufenthalts, zu Lasten des Ganzen seyn. Mufs aber ein Nothhafen gesucht werden, weil das Schiff durch irgend einen erlittenen particulären Schaden aufser Stand gesetzt ist, die Reise fortzusetzen; so sind zwar die Kosten des Einlaufens Havarie grosse, die Wiederherstellung des Schiffes aber Havarie particulière. Die Gesetze oder die Gebräuche jedes Hafens entscheiden indefs über diese Frage. Die nordischen Rechte dehnen die Havarie grosse bei dem vorliegenden Falle weiter aus, wie die andern Europäischen. So sagt das Preufsische *): Alle aufserordentliche Kosten welche zur Fortsetzung der Reise verwendet werden müssen, und einen Thaler, auf die Schiffslast gerechnet, übersteigen, gehören zur grofsen Havarie.

Der Code de commerce bestimmt **): Zur grofsen Havarie gehört der Sold und Unterhalt der Matrosen während

*) 2 — 1839.

**) Art. 211.

des Aufenthalts, wenn entweder das Schiff auf Befehl einer Macht auf der Reise angehalten worden, oder während man an Ausbesserung der Schäden arbeitet, denen man sich zum gemeinschaftlichen Besten freiwillig ausgesetzt hat, insofern das Schiff monatsweise vermiethet worden, und auch die Ausladungskosten, die man verwendet hat, um das Schiff zu lichten, und sodann in einen Hafen oder Flufs einzulaufen, insofern das Schiff durch Sturm, oder weil es vom Feinde verfolgt wurde, hiezu genöthiget gewesen.

Werden die Waaren, die beim Einlaufen in einen Nothhafen gelöscht waren, gestohlen, oder verbrennen sie, oder werden sie sonst zerstört; so können sie, falls das Einlaufen ein zur Havarie grosse gehörender Fall war, nach den Gebräuchen der mehrsten Länder, zur Havarie grosse gerechnet werden, nur in Frankreich nicht, obgleich die Prämie für Versicherung der Waaren gegen Feuersgefahr dazu gerechnet wird. Innerer Verderb der Waaren während des Aufenthaltes im Nothhafen kann aber nie zur Havarie grosse gerechnet werden, obgleich Herr Glashoff dies behauptet *); eben so wenig dann, wenn die Waaren in Barken gelöscht waren, um das Schiff in den Hafen zu führen. Gehen die Waaren aber bei dieser Gelegenheit verloren, oder verderben sie durch Seewasser und andere äufsere Schäden; so ist dies Havarie grosse, so wie das Lichterschiff in Havarie grosse ersetzt werden mufs, wenn es

*) 3tes Heft seiner Sammlungen. Pag. 107.

zum Schiffe gehörte, ist es aber gemiethet, dann nicht *). Ist es aber Gebrauch des Hafens, dafs die Kaufleute ihre Waaren von der Rhede abholen lassen, und sie werden dabei beschädiget; so ist der Schade in diesem Falle keine Havarie grosse **). Ueberfällt dem Schiffe und dem nachbleibenden Gute, nachdem ein Theil der Ladung in Lichterschiffen ist, ein Unglück; so tragen die Güter in den Lichterschiffen nicht zur Havarie grosse bei. Dies ist allgemein Rechtens. Einlaufen um zu überwintern, weil man wegen Eis u. s. w. nicht in seinen Bestimmungshafen einlaufen kann, ist im Ganzen kein Gegenstand der Havarie, kann aber durch Umstände ein Gegenstand der Havarie grosse werden ***).

Aller durch absichtliches Stranden, um Schiff und Gut zu bergen, entstandene Schade, ist Havarie grosse. Beabsichtigte man aber nur das Leben, nicht das Gut zu bergen, so hält das Preufsische Seerecht ****) den Schaden für Havarie particulière. Der durch zufälliges Stranden entstandene Schade ist zwar nach dem Hamburgischen Gesetze †) Havarie grosse; es treten aber viele Modificationen dabei ein. So z. B. sind die Abgrabungskosten, wenn ein Schiff nicht durch blofse Lichtung und Abwindung abgebracht werden kann, Havarie particulière. Alle Kosten und Schäden welche

*) Emérigon. 1 — 163.

**) Valin. Tit. des assurances. Art. 16.

***) Bynkershoeck Quaestiones juris privati. L. 4. C. 25.

****) 2 — 1821.

†) Tit. 21 — 9 — 3.

entstehen durch die Bemühung einem gemeinschaftlichen Feinde zu entgehen, sind Havarie grosse. Emérigon enthält darüber den Fall, daſs der Capitain Desmoulins, von dem Schiffe la Victoire, der von feindlichen Schiffen verfolgt wurde, in der Nacht sein groſses Boot aussetzte, eine Laterne an den Mast desselben band, und so, da sein Schiff keine Laterne führte, den Feind irre leitete und entkam. Sind im Kriege die Waaren zum Theil frei und zum Theil unfrei, ist das Schiff unfrei und die Ladung frei; so müſste, nach Billigkeit, die Havarie nach Gestalt der Sachen regulirt, und nicht alles nach der Regel behandelt werden, als wenn alles gleich unfrei gewesen wäre *). Die Kosten, die aus einer Admiralschaft entstehen, die Kosten die entstehen, wenn man sich, einer drohenden Gefahr wegen, unter eine Convoy begiebt, und der daraus entstehende Aufenthalt, gehören zur groſsen Havarie **). Es leidet keine Frage, daſs nicht jeder Capitain sich bei Gefahren unter die Convoy eines Kriegsschiffes seines oder eines alliirten Landes begeben könne. Ob aber ein Neutraler in Kriegs- und Assecuranzrechtlicher Hinsicht Erlaubniſs habe, sich unter die Convoy eines Kriegführenden zu begeben, ist eine Frage, die wir verneinen zu müssen glauben. Was man zur Loskaufung an Seeräuber und an gesetzliche Kreuzer geben muſs, gehört zur Havarie grosse; auch nach dem Schwedischen ***) und

*) Benecke 4. Pag. 70.

**) Preuſsisches Gesetz. 2 — 1827 u. 28.

***) 21 — 9 — 9.

Hamburgischen Gesetze *) das was ein Kaper unter dem Versprechen es bezahlen zu wollen, aus dem Schiffe nimmt. Was aber durch Plünderung, ohne daſs das Uebrige dadurch losgekauft wird, verloren geht, darüber ist eine Havarie particulière aufzumachen **). Nach Englischen Gesetzen ist Ranzion vom Feinde, bei Strafe von Lstrl. 500 verboten, wenn nicht der Contract darüber von der Englischen Admiralität gebilliget wird ***). Muſs man Anker kappen, um einer Convoy zu folgen, einem Feinde zu entgehen; so gehört dies zur Havarie grosse ****). Der Schade der geschieht durch Widerstand gegen feindliche Kaper und gegen Seeräuber, ist nach dem Hamburgischen †) und Preuſsischen Gesetz ††) Havarie grosse. Was die Theorie betrifft, so vertheidigt Valin die Behauptung, daſs diese Art Schäden zur Havarie grosse gehören, mit hinreichenden Gründen gegen Emérigon und andere frühere Schriftsteller †††). So gehört auch die Heilung, Verpflegung und auſserordentliche Unterhaltung der in Beschützung eines Schiffes Verwundeten von der Schiffsmannschaft, zur Havarie grosse. So wie die Beerdigung der Gebliebenen und die Loskaufung der in

*) §. 5.

**) Ordenanza de Bilbao. 20 — 33.

***) Abbott. Pag. 312.

****) Emérigon. 1 — 626.

†) 21 — 9 — 1.

††) 2 — 1835.

†††) Tit. des Avaries. Art. 6.

Gefangenschaft gerathenen Menschen *), und auch die Belohnung die während des Gefechts versprochen wurde **).

Die Kosten die wegen eines Embargos, oder wegen eines anderen Arrestes, entstehen, sind Havarie particulière, wenn derselbe nicht eintrat während ein Schiff im Nothhafen war ***). In dem Falle da Costa c. Newnham, sagte der Richter Buller: Daſs Kost- und Monatsgeld während eines Embargos nur auf den Schiffseigenthümer fallen könnten, und daſs sie von der Fracht getragen werden müſsten ****). Das Französische Gesetz unterscheidet, in Hinsicht einer Anhaltung während der Reise, ob das Schiff für die Reise oder Monatsweise befrachtet ist; im ersteren Falle sind Kost und Lohn Havarie particulière, im letzteren Havarie grosse.

In Hamburg besteht der Gebrauch, daſs man Kost- und Monatsgeld in allen Anhaltungsfällen von Schiff und Ladung, zur groſsen Havarie rechnet †).

Reclamkosten bei Aufbringungsfällen, wenn Schiff und Ladung zu reclamiren gewesen sind, gehören zur groſsen Havarie; sind nur einzelne Theile zu reclamiren

*) Baldasseroni. 4 — 91.

**) Preuſsisches Landrecht. 2 — 1835.

***) Hamburgische Assecuranzordnung. 5 — 4. Preuſsisches Landrecht. 2 — 1839.

****) Abbott. Pag. 318.

†) Benecke 4. Pag. 89.

gewesen; so haben diese die Kosten zu tragen. Von aufserordentlichen Seereclamen sind die Kosten Havarie grosse, nach dem Hamburgischen Gesetz *).

Die Ordenanza de Bilbao verordnet **): Dafs, wenn in einem Flusse, oder Hafen, auf einem Schiffe Feuer ausbricht, und das zunächst liegende versenkt wird, damit die andern Schiffe gerettet werden, dieser Schade von allen übrigen Schiffen und Ladungen getragen werden soll. Auch diejenigen Aufopferungen die gemacht werden, um einem ausgebrochenen Feuer Einhalt zu thun, als das Kappen von Masten und Ankern, werden mit Recht zur grofsen Havarie gerechnet, so wie alle Kosten, welche die Anschaffung von Geldern zur Bestreitung der Havarie grosse Ausgaben erforderlich macht, wie die Provision der Bevollmächtigten, Gehalt der Taxatoren u. s. w. ***).

In der Regel trägt alles, welches des Handels wegen im Schiffe verladen ist, zur Havarie bei, so wie Fracht und Schiff. Zu der Havarie grosse, wegen Ranzionirung, trägt auch die Monatsgage der Matrosen bei, die sonst frei ist. Die Güter werden in England bald zu dem Einkaufspreise, bald zu dem Preise im Bestimmungshafen berechnet, je nachdem das havarirte Schiff in demselben anlangt oder nicht ****). In Hamburg

*) 21 — 9 — 10.

**) 20 — 21.

***) Code de commerce.

****) Abbott. Pag. 326.

contribuiren die Güter nach ihrer Einkaufsrechnung, mit Aufschlag der Ladungskosten *). Es ist ein gewöhnliches Uebel für die Schiffsrheder, daſs die Kaufleute, wenn von Havarie grosse die Rede ist, den Werth ihrer Waaren zu niedrig angeben. Es ist zu viel Willkühr in diesen Angaben, und die Ladungseigenthümer sollten verpflichtet seyn, ihre Angaben, wenn sie abseiten der Capitaine contestirt würden, zu verificiren. Die Holländischen Gesetze haben eine eidliche Erhärtung beliebt **), und das Preuſsische Gesetz auf die erweislich zu niedrige Angabe, die Bezahlung des vierfachen Betrags von dem wirklichen Werthe ***). Der Capitain hat das Recht, unter Verantwortlichkeit seiner Rheder, Gelder aufzunehmen, die zur Herstellung eines Schadens der ihn auf der Reise betroffen hat, oder die sonst zu seiner Reise nothwendig sind. Nur muſs, wenn ihre Bezahlung contestirt wird, die Nothwendigkeit und ihre wirkliche Verwendung zu obigem Zwecke zu erweisen seyn. In England wurde dieses in nachstehendem Falle durch das Oberhaus des Parlaments entschieden. Sir H. Jervis war alleiniger Rheder von einem Schiffe, über welches S. Symons Capitain war, welches in Bristol lag, und von da auf Irland kommen sollte. Da die Gelegenheit dazu fehlschlug, so schrieb Symons ihm, daſs er eine Fracht nach Westindien bekommen könnte. Sir H. Jervis gab ihm Erlaubniſs, die Fracht

*) Tit. 21 — 8.

**) Amsterdamer Assecuranzordnung. Art. 54.

***) 2 — 1893.

anzunehmen, und schrieb ihm, er sollte so viel Geld auf Bodmerei aufnehmen als zur Ausrüstung des Schiffes und zu den Hafenunkosten erforderlich seyn würde. Symons errichtete hierauf eine Certepartie mit einem Kaufmanne in Bristol, Namens Carvy, für eine Reise nach Westindien, und von da nach Bristol, und zu Folge der Bedingungen der Certepartie, hatte der Rheder die Monatsgage zu bezahlen, und alle Nothwendigkeiten für das Schiff anzuschaffen. Symons lieh hierauf Lstrl. 200: auf Bodmerei von Carvy, und erhielt von ihm einem Creditbrief auf Jamaica, zu Geldern, deren er entweder zur Reparatur des Schiffes, oder zur Anschaffung von Proviant, oder zur Volkshäuer bedürftig seyn mögte. Das Schiff versegelte nach Jamaica, und Symons nahm daselbst auf seinen Creditbrief Lstrl. 789: auf. Das Schiff ging aber auf der Rückreise von Jamaica nach Bristol verloren. Sir H. Jervis weigerte sich, dem Carvy die Lstrl. 789: zu bezahlen. Die Sache gedieh an das Oberhaus des Parlaments. Für Carvy wurde angeführt, daſs, nach dem Civilrechte alles, welches ein Bedienter zum Besten seines Herrn, den Pflichten seiner Stelle gemäſs, und innerhalb der Befugnisse derselben thue, den Herrn so binde, als habe er es selbst gethan; daſs auf der Reise der Capitain der Diener des Rheders sei, dessen Obliegenheit es ist, alle Nothwendigkeiten für das Schiff zu besorgen, die das Interesse des Rheders erforderlich macht, so daſs, was der Capitain zum nothwendigen Bedarf aufnehme und verwende, der Rheder schuldig sei zu ersetzen; daſs nach der Handelsusance der Rheder verpflichtet sei, das-

jenige zu bezahlen, welches der Capitain durch den Credit, oder auf Ordre des Abladers, vorgestreckt erhalten habe; daſs es in dieser Hinsicht Gebrauch sei, daſs die Ablader die Capitaine die sie befrachten, mit Creditbriefen versähen, für Geld, welches sie zum Gebrauch des Schiffes nöthig haben mögten.

Auf der anderen Seite behauptete man, daſs es für den Credit und das Vermögen der Rheder von unendlich nachtheiligen Folgen seyn würde, wenn die Capitaine Befugniſs haben sollten, ohne ausdrückliche Vollmacht jede beliebige Summe zu vorgeschützten Schiffsbedürfnissen aufnehmen zu dürfen; daſs der Handelsgebrauch auch nie weiter gegangen wäre, als den Capitain zu ermächtigen, das Schiff und die Ladung für dergleichen Anleihen zu verbodmen, daſs im vorliegenden Falle das Geld nicht auf den Credit von Sir H. Jervis vorgestreckt seyn könnte, da Herr Carvy ihn nicht bloſs gar nicht kenne, sondern er auch zwei Jahre vorher fallirt und jeden Credit verloren gehabt hätte. Auch hätte man jenseits nicht einmal anzugeben gewagt, daſs Sir H. Jervis den Capitain je weiter ermächtiget habe, als bloſs Geld auf Bodmerei aufzunehmen, daſs wenn Sir H. Jervis aus seinem Vermögen die Lstrl. 789: gut machen sollte, so wie die Lstrl. 200: auf Bodmerei, die er bei glücklicher Ankunft des Schiffes würde zu bezahlen gehabt haben; so hätte er auf jeden Fall den Kürzern ziehen müssen, da das Schiff zum Einkauf Lstrl. 700: gekostet hätte, und die Fracht nur Lstrl. 600: betrug; daſs also, wenn Sir H. Jervis selbst persönlich in Jamaica anwesend gewesen wäre, er nie darin gewilligt haben würde,

Geld aufzunehmen, dasjenige zu erhalten, welches ihm so viel verlieren und nichts gewinnen konnte, daſs Carvys Interesse beim Schiffe, da er bei glücklicher Rückkunft desselben Lstrl. 200: daraus mit hohen Bodmereizinsen zu fordern hatte, weit gröſser sei wie das Interesse von Sir H. Jervis, und alles Geld welches daher in Jamaica mögte ausgelegt seyn, für Carvys Rechnung erachtet werden müſste, insofern es nicht bei der Rückkunft des Schiffes durch Schiff und Fracht gedeckt sei. Das Oberhaus des Parlaments entschied, obgleich sonst auch in England der Rheder in der Regel nur so weit haftet, als wie sein Antheil in Schiff und Fracht geht *): Daſs der Rheder persönlich für das Geld verantwortlich sei, insofern die Nothwendigkeit der Auslagen des Capitains für das Schiff zur Wiederherstellung, Monatsgage, Anschaffung von Proviant, erwiesen würde. Daſs Carvy den Beweis nicht führen konnte, entscheidet nichts gegen die Wichtigkeit des Allegats.

Nach dem Römischen Rechte hat derjenige, der ein Schiff ausbessert, ausrüstet, oder Geld dazu herschieſst, ein stillschweigendes Pfandrecht an das Schiff**). In England hat es nur derjenige Schiffszimmermann, der es im wirklichen Besitz hat. Wenn er aber ohne Besitznahme daran gearbeitet, und auſser ihm andere, Tauen, Segel und Proviant daran geliefert haben, so haben alle diese keinen Vorzug vor den andern Creditoren, im Fall eines Concurses. Das Französische Recht

*) 26 — 3 — 86. Sect. 1.

**) L. 26. D. de rebus judicis.

ist schon oben angeführt und bemerkt worden, dafs in Altona, woselbst das Römische Recht in Subsidium gilt, nur diejenigen Sahiffslieferanten für privilegirt erachtet werden, die ohne Creditgebung geliefert haben. Ein Norwegischer Schiffer hatte in der Themse einen Anker und ein Tau gekauft, und war demnächst gestorben, der Verkäufer suchte durch einen Procefs in der Admiralität das Schiff für das Gekaufte verantwortlich zu machen, und führte an, dafs durch schweres Wetter in See, der Verlust von Anker und Tau wäre veranlafst geworden, und dafs, da der Capitain todt und die Rheder fremd wären, der Verkäufer keine Rechtshülfe haben würde, wenn die Admiralität sich seiner nicht annähme. Die Kings Bench aber bestritt in der Sache Justin c. Ballam, die Competenz der Admiralität, und dafs das Schiff für die Forderung nicht verantwortlich sei, weil es nicht erhellte, dafs das Schiff nicht auf der Reise war da es um Anker und Tau verlegen wurde, noch zur Zeit des Contractes, zweitens weil keine wirkliche Verpfändung des Schiffes erfolgt war, und sagte: Dafs, obgleich nach dem allgemeinen Seegesetz jeder Contract mit dem Capitain eine Verpfändung involvirte; so wäre dies in den Englischen Gesetzen doch anders, wenn die Verpfändung nicht ausdrücklich stipulirt würde. In der Sache Watkinson c. Bernadiston, war ein Schiff Schulden halber verkauft, das Geld in der Canzelei in London deponirt; der Capitain hatte Reparaturen daran machen lassen, die Bezahlung versprochen, und einen Theil bezahlt, nachdem er dazu war condemnirt geworden. Der Master of the Rolls, Sir

Joseph Jeykyl erklärte bei der Entscheidung über die Forderung des Capitains: Dafs die Forderung, in Hinsicht des Schiffes nicht privilegirt sei, dafs aber eine Forderung des Capitains für Monatsgelder, die er bezahlt, und für Geld, welches er für Rechnung des Schiffes auf einer fremden Reise ausgelegt hätte, in Hinsicht des Schiffes privilegirt sei, und was den vorliegenden Fall betrifft, sagte er: Dafs, wenn ein Englisches Schiff in der Themse liege, und Geld für dasselbe, für die Reparatur, Ausrüstung, Auftakelung u. s. w., ausgelegt würde, so entstehe dadurch keine privilegirte Forderung an das Schiff, sondern wer dies beschafft, oder Geld dazu hergegeben, der müsse sich an den Rheder halten, und wenn er sich an die Admiralität wenden würde, deshalb das Schiff zu condemniren; so würden die Civilgerichte des Landes ein solches Verfahren sistiren. Wenn der Rheder, nachdem dergleichen Kosten gemacht wären, das Schiff selbst an jemand verpfände, der von den davon schuldigen Reparaturkosten Kenntnifs habe, so habe dieser doch den Vorzug in Hinsicht seines, in Kraft der Verpfändung angeliehenen Geldes. Das Schiff sei nicht verantwortlich für das Geld. Ein Zimmermann, der ein Haus baue, habe in Hinsicht seiner desfalsigen Auslagen, in England gleichfalls kein Privilegium auf das Haus, obgleich es in Holland der Fall sei. Anders sei es in Hinsicht der Schiffe auf der See, woselbst kein Contract mit dem Rheder gemacht werden könne, und woselbst man zur Beförderung der Seefahrt, den Leuten, die von dem Capitain angestellt worden, das Schiff auszubessern, oder aufzu-

takeln, ein Pfandrecht an das Schiff zugestehen müfste, und der Capitain sei nach den allgemeinen Seegesetzen berechtiget, das Schiff dafür zu verpfänden. In der Sache Buxton c. Snee, erkannte Lord Hardwicke nach denselben Grundsätzen. In einem Falle, der nach dieser Entscheidung vorkam, in welchem jemand in England ein Englisches Schiff reparirt, und es dem Rheder ausgeliefert hatte, der es nachmals verkaufte, wufste der Zimmermann sich den Kaufschilling zu verschaffen, und da der Rheder fallirt hatte, wollte er denselben nicht zur Masse liefern, sondern sich daraus bezahlt machen. Lord Hardwicke erkannte ihn aber, in Folge obiger Grundsätze, zur Auslieferung desselben schuldig. In der Sache Wood c. Hamilton, die aus Schottland an das Oberhaus des Parlaments gelangte, entschieden die Lords: Dafs Leute, die in Schottland, an dem Wohnorte des Rheders, ein Schiff reparirt hatten, keinen Anspruch an das Schiff selbst für die Reparaturkosten hätten, die sie, da der Rheder bankerott geworden wäre, jure separationis aus dem Verkaufsprovenu des Schiffes bezahlt haben wollten, und behaupteten, dafs sie durch die allgemeinen Seegesetze, und die bisherige Usance, dazu berechtiget wären.

Eine Ausnahme von der obigen Regel wurde in dem Falle des Schiffes John, Capitain Jackson, in Hinsicht eines nicht Englischen, sondern eines fremden Schiffes gemacht. Das Amerikanische Schiff John, Capitain Jackson, erhielt von Kaufleuten in London

Schiffsvorräthe und Ammunition in der Themse, zu einer Reise nach Venedig. Das Schiff kam auf London zurück. Matrosen drangen wegen Gageforderung auf den Verkauf desselben, welcher auch erfolgte. Obige Kaufleute baten die Admiralität, aus dem Reste des Verkaufschillings bezahlt zu werden; und dies wurde auch erkannt. Ein Agent des Schiffers, der hierauf die Bezahlung seiner Provision und dergleichen auf dieselbe Weise forderte, erhielt seine Forderung, weil sie nicht verificirt war, nicht zuerkannt.

Wir haben schon oben von den Bodmereibriefen gesprochen, die über die Vermehrung des Werthes eines Schiffes ausgestellt werden. Es ist hier der Ort über diejenigen, welche zur Wiederherstellung des Werthes des Schiffes ausgestellt werden, zu reden. Der Schiffer nämlich ist berechtiget, wenn er zur Fortsetzung seiner Reise Geld bedarf, welches er nicht vorschufsweise auf seine Havariegelder, welchen Vorschufs er sodann versichert, oder auf Wechsel auf seinen Rheder erhalten kann *),

1. Schiff, Fracht und Ladung (Letztere, falls die Anleihe auf Havarie grosse Gegenstände Bezug hat) dafür in einem Bodmereibriefe zu verpfänden **). Nach dem Preufsischen Rechte darf die Fracht allein nicht verbodmet werden ***).

*) Ordenanza de Bilbao. 24 — 38.

**) Benecke. 1 — 88.

***) 2 — 2369.

2. Wenn er auf diese Weise kein Geld erhalten kann, so darf er diejenigen Sachen vom Schiffsinventario, die er nicht zur Fortsetzung seiner Reise gebraucht, und in Entstehung derselben *), so viel von der Ladung verkaufen lassen, als zu dem Gelde, dessen er zur Fortsetzung seiner Reise benöthigt ist, erfordert wird.

3. Kann er die Reise nicht vollenden; so ist er berechtiget, ohne förmliche Vollmacht seiner Rheder, selbst das Schiff verkaufen zu dürfen.

Ueber alle diese Schritte muſs er sich mit gehörigen, von Gerichten, (dieses schreibt das Preuſsische Gesetz vor **)) oder Notarien, ausgestellten Rechtfertigungsschriften versehen, und die Begebenheiten und genommenen Beschlüsse im Journal verzeichnen lassen ***); doch bemerkt das Preuſsische Gesetz, daſs im Ganzen in dieser Hinsicht in auswärtigen Häfen die Gesetze des Ortes zur Richtschnur dienen ****).

Ist er genöthiget Geld auf Bodmerei, d. h. auf den Kiel seines Schiffes, gegen Verpfändung des Schiffes und der Fracht, zu suchen; so wird in der Regel stipulirt: Daſs die Wiederbezahlung des Geldes nur im Falle einer glücklichen Ankunft Statt finden soll, und dafür

*) Ordenanza de Bilbao. 24 — 39.

**) §. 1502.

***) Ordenanza de Bilbao. 24 — 39.

****) §. 2387.

werden willkührliche Zinsen stipulirt, welche die gesetzlichen übersteigen. Sind die Zinsen hoch, so thut der Capitain wohl, sich eine Notariatbescheinigung darüber geben zu lassen, daſs er zu niedrigeren Zinsen kein Geld an dem Orte, woselbst der Bodmereibrief ausgestellt ist, habe erhalten können.

Wird Geld allein auf die Waaren der Ladung vorgeschossen, mit der Bedingung, daſs dasselbe nur im Falle der glücklichen Anlangung der Waaren am Bestimmungshafen, wiederbezahlt werden soll; so nennt man dies Geld auf groſse Avanture, auf Respondentia *) angeliehen. Seewechsel nennt man die Connoissemente auf welche Geld vorgestreckt, und in deren Dorso es bemerkt ist, daſs sie dem, worauf sie lauten, für die benannte Summe verpfändet sind. Oft stellen die Rheder, oder Partrheder, über ihren Antheil **) Bodmereibriefe aus, wenn sie zur Ausrüstung eines Schiffes kein Geld haben, oder anderweitig erhalten können, die in der Regel nach denselben Grundsätzen beurtheilt werden, wie die im Auslande von dem Capitain ausgestellten. Bei dem Neutralisiren werden oft, wie oben bemerkt worden, zur Sicherheit des eigentlichen Eigenthümers, oder des Verkäufers, Bodmereibriefe ausgestellt, die zu verwickelten Rechtsverhältnissen Anlaſs geben. Ein Schwedischer Capitain verkaufte in Lissa-

*) Park, System of the Law of marine Insurances. London 1800. Pag. 410.

**) Preuſsisches Landrecht. 2 — 2366.

von ein Schwedisches Schiff an einen Franzosen aus Bourdeaux. Es wurde stipulirt, der Capitain solle bei dem Schiffe bleiben, dasselbe nach Hamburg gehen, um daselbst eine Ladung nach Ostindien einzunehmen. Die Hälfte des Kaufgeldes ward baar bezahlt. Ueber die andere Hälfte sollten Wechsel ausgestellt werden. Dies unterblieb. Das Schiff kam nach Hamburg. Hier hatte ein Hamburger die Vollmacht des Franzosen, den Kaufbrief über das Schiff zu unterschreiben, und stellte mit dem von ihm angenommenen neuen Capitain, über die zweite unbezahlte Hälfte des Kaufschillings, einen Bodmereibrief aus. Das Schiff ging hierauf von Hamburg nach Bourdeaux, woselbst der neue Capitain mehrere Bodmereibriefe ausstellte, und demnächst in England aufgebracht wurde, woselbst ihm seine Ladung abgenommen, an den Hamburger Reclamanten aber die Fracht bezahlt wurde. Das Schiff kam, ehe die Fracht bezahlt war, in Ballast in einen Dänischen Hafen, woselbst über dasselbe Concurs entstand, und nur die jüngsten Bodmereibriefe, aus Bourdeaux, zur Hebung kamen. Der Inhaber des über die zweite Hälfte des ursprünglichen Kaufschillings in einer reinen Bodmereiform, wie gesagt, von dem neuen Capitain und dem Hamburger pro forma Eigenthümer, ausgestellten Bodmereibriefes, nahm nun, da der Franzose Bankerott gemacht, den Hamburger in Anspruch, der ihm entgegnete, daſs er persönlich nicht hafte. Da er aber Frachtgelder in Händen hatte, so waren wir der Meinung, daſs er diese wenigstens an den Schweden auszukehren schuldig sei, und nicht mit Forderungen, die er an den

Franzosen zu haben vorgab, compensiren könne. Die Sache ist nicht gerichtlich zur Sprache gekommen, und ruht noch. Es wäre für die Handlung sehr gut, wenn darauf gehalten würde, dafs nicht über Kaufgelder, sondern nur über Gelder zur Erbauung, zur Ausbesserung oder Reparatur eines Schiffes, gültige Bodmereibriefe dürften ausgestellt werden; der Bodmereicontract, der eigentlich aus der Nothwendigkeit entstanden ist, dafs der Capitain des Schiffes in der Fremde befugt seyn müsse, das Schiff für Geld, welches er zur Fortsetzung seiner Reise anfnehmen mufste, verpfänden zu können, würde dadurch auf seine ursprüngliche Bestimmung zurück geführt werden. Nach dem Preufsischen Gesetze *) ist der Schiffer schuldig, die Bodmerei auf seinen ursprünglichen Schiffspapieren, und falls er die Ladung verbodmet hat, auch auf dem Connoissement bemerken zu lassen, und mufs seinen Rheder und den Empfänger der Ladung sogleich davon benachrichtigen. Unterläfst er dies, so haftet er, nach demselben Gesetze, jedem Dritten für den daraus entstandenen Schaden **). In England sind Contracte gebräuchlich, in welchen die Bezahlung einer dargeliehenen Summe mit hohen Zinsen, im Falle der glücklichen Ankunft eines Schiffes, angelobt wird, und bei welchen Anleihen die Anleiher nicht das Schiff, sondern nur die persönliche Sicherheit des Anleihenden, zum Pfande haben ***). Diese Art

*) 2 — §. 2411.

**) 2 — §. 2412.

***) Abbott. Pag. 140.

Contracte ist blofs in Hinsicht von Englisch-Ostindischen Reisen in England verboten. Indefs dürfen Engländer Fremden, die in dem Handelskreise der Ostindischen Compagnie Handel treiben, kein Geld auf Bodmerei vorschiefsen. Jemand hatte Geld gegen Respondentia auf Waaren vorgeschossen, die in Ostindien verkauft waren, die Retouren lagerten bei der Ostindischen Compagnie, der Eigenthümer machte Bankerott, und das Gericht der Kings Bench erkannte in dem Falle Busk c. Fearon: Dafs der Inhaber der Respondentia kein Pfandrecht an die Retouren habe. Der Capitain darf in der Regel an dem Wohnorte seiner Rheder, ohne ihre Zustimmung, kein Geld aufnehmen *). Dies wird in England von ganz England, wenigstens ehe eine Reise angefangen hat, für Engländer verstanden. Irland ist aber für ein fremdes Land, in der Sache Menetone c. Gibbons gehalten worden. So wurde auch in dem Falle des Schiffes Barbara, Capitain Chegwin, Jersey für einen fremden Hafen gehalten **). Für Gelder, die der Capitain in der Fremde aufnimmt, haften nur er und das Schiff, nie der Rheder weiter als mit Schiff und Fracht ***). In der Regel wird die Bezahlung des Geldes auf Bodmerei, nach Ankunft des Schiffes im Bestimmungshafen, stipulirt. Der Capitain ist nicht berechtiget ****) für persönliche Bedürfnisse Geld auf Bodmerei

*) Emérigon. 2 — 424.

**) Robinson. 4 — 1.

***) Molloy. 2 — 11 — 11.

****) Ordenanza de Bilbao. 24 — 36.

aufzunehmen, und es ist für den Bodmereigeber nur erforderlich, dafs zur Zeit, da das Geld bei ihm gesucht ward, das Schiff wirklich zur Ausbesserung, oder zu Schiffsbedürfnissen Geld nöthig hatte; ob das geliehene nachmals wirklich dazu verwandt sei, kümmert ihn nicht, wie Sir Wm. Scott richtig in dem Falle des Schiffes Gratitudine, Capitain Mazzola, bemerkte *). Loccenius erzählt einen Fall, in welchem ein Schiff durch die Schuld des Capitains in Spanien confiscirt war. Er stellte hierauf an einen Mann von Einflufs einen Bodmereibrief über eine Summe aus, die er ihm für die Freimachung des Schiffes gelobte, und das Schiff kam demnach frei. Wie der Bodmereibrief nachmals im Bestimmungshafen eingeklagt ward, wurde nicht darauf erkannt, weil der Capitain nicht berechtiget ist, für eigene Schulden den Kiel des Schiffes zu verpfänden **). Oft ist ein Capitain genöthiget, mehrere Bodmereibriefe auszustellen, weil er in mehrere Nothhäfen einlaufen mufs. Falls mehrere Bodmereibriefe dieser Art concurriren; so geht der vom jüngeren Dato dem älteren vor, weil der jüngere dem älteren die Möglichkeit, gültig zu bleiben, erhalten hat ***). Wenn Schiff und Fracht für die Bodmerei nicht für hinreichend gehalten werden; so ist der Capitain berechtiget die Ladung gleichfalls verbodmen zu dürfen. Das Oestreichische Schiff Gratitudine, Capitain Mazzola,

*) Robinsons Reports. 3r Bd. Pag. 272.

**) Loccenius. 2 — 6 — 12.

***) Bynkershoeck Quaestiones juris privati. 1 — 19.

kam mit Früchten nach London, mufste aber in Lissabon, als in einen Nothhafen, einlaufen. Die Beschädigung des Schiffes wurde gerichtlich taxirt, und das Schiff für Reparaturwürdig erklärt. Der Capitain lieh hierauf Geld, welches den taxirten Werth des Schiffes in seinem beschädigten Zustande und den Belauf der Fracht überstieg, von der man annahm, dafs sie ungefähr das Surplus des Vorschusses für die Lissaboner Havarie particulière zu bezahlen haben würde. Wie das Schiff in London ankam, reichten Fracht und Schiff für die Bodmereisumme nicht zu, der Empfänger der Ladung wollte nicht bezahlen, und dieser Procefs kam, als der erste seiner Art in England, zur gerichtlichen Entscheidung, worin Sir Wm. Scott, mit seiner gewöhnlichen Gründlichkeit, über den vorliegenden Gegenstand, nachdem er bemerkt hatte, dafs bei Seewurf und Ranzionirung der Capitain ein Recht über die Ladung habe, sagte:

Diese Beispiele bezeugen die Auctorität die der Capitain über die Ladung auf der See hat. Andere Fälle giebt es in den Häfen, in welchem dem Capitain dieselbe Auctorität aufgedrungen wird. Man nehme den Fall an, dafs der Capitain mit einer dem Verderb unterworfenen Ladung in einen Nothhafen getrieben wird, von welchem aus er mit dem Eigenthümer nicht correspondiren kann. Man nehme an, dafs das Schiff die Reise entweder gar nicht, oder auf eine Zeitlang, nicht fortsetzen kann. In einer solchen Bedrängnifs ist die Auctorität eines Gevollmächtigten ihm nothwendig aufgedrungen, wofern man nicht voraussetzen will, dafs

die Gesetze erheischten, dafs die Ladung verderben müfste. Was mufs geschehen? In diesem Falle müfste man überlegen, ob es besser sei, die Ladung mit einem anderen Schiffe zu versenden? Wer wagt zu behaupten, dafs er schlechterdings verpflichtet sei, die Ladung mit anderer Gelegenheit zu senden. Vielleicht fehlt sie ihm aber, und, wenn dies auch nicht ist; so mag er es für das Beste halten, die Ladung zu verkaufen. Handelt er darin unweise, so wird der Käufer dennoch immer ein Recht an die gekauften Waaren besitzen. Wenn der Capitain die Mittel nicht hat, die Ladung mit einem anderen Schiffe zu versenden; so mufs er verkaufen; wofern man nicht behaupten will, dafs er die Pflicht auf sich habe, die Ladung verderben lassen zu müssen. Was die Praxis betrifft, so höre ich, dafs in Westindien die Gerichte oft von den Capitainen angegangen werden, ihre Ladungen verkaufen zu dürfen, und dafs oft unvorsichtige und betrügliche Verkäufe der Art Statt finden, wenn keine wahre Noth existirt, mit andern Worten, dafs das Recht in Fällen usurpirt wird, in welchen die Parthei es nicht besitzt. Allein selbst der Mangel der Befugnifs in solchen Fällen, ergiebt und bestätigt ihr Vorhandenseyn in Fällen, in welchen die Noth wirklich da ist. In allen diesen Fällen ist durch die Politik der Gesetze, der Character eines Agenten auf den Capitain geworfen, der dem Drange der Verhältnisse gemäfs handeln mufs, in welche er gestellt ist. Man wendet aber ein, dafs er in dieser Lage nur für das unmittelbare Wohl der Ladung sorgen dürfe, und nicht für die Reparatur des Schiffes. Es ist aber sehr wahr, dafs

dieser unfreiwillige Agent, gleich als wenn er eine ausdrückliche Vollmacht hätte, auf alle Fälle für das Beste des Eigenthums sorgen muſs. Selbst in dem Falle eines allgemeinen Seewurfs, welcher doch von allen am wenigsten zum Besten der Ladung ausschlagen zu können scheint, ist es dennoch so. Das Schiff ist in einem solchen Falle gezwungen, Havarie zu bezahlen, wodurch das Wenige, welches als der Rest der Ladung zu erachten ist, behalten bleibt, da sonst beides, Schiff und Ladung, würde verloren gewesen seyn. In dem Falle einer Ranzionirung kann der Umstand eintreten, daſs dasjenige, welches man zum Wohl der Ladung beabsichtigte, das Ganze eventualiter dem Verlust aussetzen mag. Der Eigenthümer würde in einem solchen Falle keinen Vortheil erndten, er kann dennoch aber nicht entschädiget werden. Für ihn entstand die Gelegenheit, Vortheile zu erndten, ohne die Möglichkeit verlieren zu können, denn er kann über den Werth seiner Ladung nicht verlieren, welche, ohne die Ranzionirung in toto, in den Händen des Feindes doch würde geblieben seyn. Dieselbe Rücksicht begründet die Gesetzesregel, welche sich auf die Verpfändung eines Schiffes bezieht. In allen Fällen ist es die Aussicht auf den Vortheil des Eigenthümers, welche die Auctorität des Capitains begründet. Es ist dennoch wahr, daſs wenn die Reparatur eines Schiffes der Ladung keinen Vortheil, oder keine Aussicht auf Vortheil verschafft, der Capitain die Ladung für dergleichen Ausbesserungen nicht binden kann. Die Trüglichkeit des Arguments, daſs der Capitain die Ladung für die Reparatur des Schiffes nicht verpfänden

könne, liegt, deucht mir, in der Voraussetzung, dafs, was in Hinsicht der Ausbesserung des Schiffes geschieht, in keiner Hinsicht und unter keinen Umständen zum Vortheil der Ladung, oder mit einer Aussicht auf Vortheil für dieselbe, geschehen könne, während es Thatsache ist, dafs, obgleich die Aussicht auf Vortheil directe unmittelbar das Schiff betrifft, die Ausbesserung doch die Gelegenheit zur Erhaltung und Fortschaffung der Ladung an die Hand giebt, und man kann sie mit Recht als für den Vortheil von Schiff und Ladung geschehen erachten. Man nehme an, dafs die Ladung nicht augenblicklich verderblich sei, dafs sie die Ausbesserung des Schiffes abwarten könne, was hat der Capitain in der vorher beschriebenen Lage zu thun, wenn er in dem ausländischen Hafen fremd ist, wenn er sich in Havarie daselbst befindet, ohne mit seinen Rhedern, oder ihren Agenten, communiciren zu können? Was ist seine Pflicht unter diesen Umständen? Im Allgemeinen mag man sagen: Sich nach den Mitteln umzusehen, wo möglich seinen Contract zu erfüllen, nämlich die sichere Ueberbringung, des seiner Sorgfalt anvertrauten Eigenthums, in demselben Fahrzeuge, welches er dazu anfänglich bestimmt hat, zu bewerkstelligen. Man räumt ein, dafs obgleich er ermächtiget ist, die Ladung umzuschiffen, er dennoch nicht verpflichtet sei, dies zu thun. Keine solche Verpflichtung ist, nach irgend einer bekannten Regel des Seerechtes, vorhanden, und wäre sie es, so müfste ihm die Gelegenheit zur Umschiffung vorgekommen seyn, und er solche absichtlich vernachlässigt haben, welche absichtliche Vernachlässigung nie

präsumirt wird. Selbst wenn er die Gelegenheit zur Umschiffung hat, so kann er davon zurückgehalten worden seyn, durch die Assecuranz, die, ihm bekannt, auf die ursprüngliche Verladung gemacht ist, die bei einer solchen Veränderung präjudicirt werden mögte, da ihm die allgemeine Pflicht obliegt, die Ladung nach dem Bestimmungshafen zu bringen. Da er nicht schlechterdings verpflichtet ist, umzuschiffen, und wenn er erweislich nicht die Gelegenheit umzuschiffen hatte; so muſs rechtlich von ihm angenommen werden, daſs er sich nach den Mitteln zur Reparatur, seinen Contract zu erfüllen, umsehen muſs. Die erste und in die Augen fallendste Gelegenheit Geld zu erhalten, ist die Verpfändung des Schiffes; aber der fremde Anleiher hat ein Recht, sich seine Sicherheit zu wählen, da er gar nicht zur Anleihe verpflichtet ist. Er kann es ablehnen, auf diese Sicherheit des Schiffes, auf diese Sicherheit allein, etwas anzuleihen, dies ist von seiner Seite kein Unrecht, und wenn er dies ablehnt, so bleibt die Verlegenheit. Wenn dies nun eintritt, was hat der Capitain dann zu thun? — Man kann nicht sagen, daſs er auf jeden Fall so lange warten muſs, bis er aus einem entfernten Lande Nachricht erhält. Die Ausbesserungen können unmittelbar nothwendig seyn. Man kann die wahrscheinliche Hoffnung haben, daſs die Reparatur schon weit gediehen seyn könne, bis er von dem Ladungsempfänger etwas erfährt. Vielleicht kennt er die Eigenthümer überall nicht, sondern nur die Consignataire, die bloſse Consignataire seyn können, ohne befugt zu seyn, ihm andere Ordres zu ertheilen, als im Falle der

wirklichen Auslieferung an sie. Sind Eigenthümer bekannt, so sind deren vielleicht eine Menge, da bei einem Frachtfahrer 100 Eigenthümer vorhanden seyn können, und wenn man auch den Fall annimmt, daſs er sich an alle wenden könnte, so würde er vielleicht hundert verschiedene Antworten bekommen. Was erfordert die Nothwendigkeit eines solchen Falles? Ich sehe nur eins von zwei Dingen, entweder einen Theil der Ladung, in der Absicht, den Ertrag auf die Fortsetzung seiner Reise verwenden zu können, zu verkaufen, oder das Ganze für denselben Zweck zu verpfänden. Was das erstere betrifft, so fliessen die Bücher über von Anführungen, die ihn dazu berechtigen. Alle räumen ein, daſs er einen Theil der Ladung verkaufen darf. Einige alte Gesetze haben den Theil bestimmt, den man verkaufen dürfe, andere haben es unterlassen. Das allgemeine Seerecht nennt keinen bestimmten Theil, und wahrlich, es ist mit der gesunden Vernunft nicht vereinbar, Zwang aufzulegen, und ein Maaſs aufzustellen, nach welchem Dinge bestimmt werden sollen, die nur im Drange der Verhältnisse entstehen. Im Allgemeinen gesprochen, muſs der Theil den Umständen angemessen seyn. Eine Einschränkung schreiben indeſs die Gesetze vor, daſs die Macht, zu verkaufen, sich nicht auf die ganze Ladung erstrecken kann, da es nie zum Wohl der Ladung gereichen kann, das Ganze zu verkaufen, um das Schiff ausbessern zu helfen, und dann leer nach seinem Bestimmungshafen abgehen zu können. In diesem Falle bleibt dem Capitain nichts zu bewahren und abzuliefern übrig, und deshalb muſs die Macht, zum

Bedarf der Reparatur des Schiffes verkaufen zu können, auf den Verkauf eines Theils eingeschränkt werden, obschon es nicht möglich ist den wie vielsten Theil anzugeben, ausgenommen da, woselbst positive Regulationen ihn angegeben haben.

Wer verpfänden darf, kann das Ganze verpfänden, weil dies zum Wohl des Ganzen ausschlagen kann, nämlich das Ganze nach einem passenden Markte zu verführen. Dabei tritt die Präsumtion ein, daſs diese Verpfändung des Ganzen, wenn sie auch die Ladung benachtheiligen sollte, schlieſslich nur den gezwungenen Verkauf eines Theiles der Ladung zur Folge haben wird, und dies auf dem besten Markte, an dem Orte der Bestimmung, und aus den Händen der ursprünglichen Consignataire. Es kann beinahe nie der Fall werden, daſs zu befürchten ist, die Verpfändung werde den ganzen Werth der ganzen Ladung gefährden. Auf der anderen Seite wird die sichere Ueberbringung einer Ladung von Werthe, in vielen Fällen, dem Kaufmanne unendlich mehr werth seyn, als alle Reparaturkosten, selbst wenn sie ganz auf die Ladung sollten gewälzt werden können. Im Allgemeinen ist dies gar nicht anzunehmen. Daher sind in den Bodmereibriefen auch Schiff und Fracht die ersten Gegenstände welche verbodmet werden, und wären sie auch in den Buchstaben ausgelassen, so würden sie doch zu dem vollen Belauf ihres Werthes contribuiren müssen, wenn auch nur die Ladung allein dem auswärtigen Anleiher verpfändet worden wäre, den keine Art der Havarie angeht. Der Theorie nach,

ist das Recht der Verpfändung der ganzen Ladung, in der Natur der Dinge begründet, und wenn ich Recht darin habe, sie für equivalent mit dem Verkauf eines Theils zu halten: so ist die Sache etwas weniges mehr, als was alle Rechtsbücher ausdrücklich zugestehen.

In der That ist es nur die Macht, einen Theil verkaufen zu dürfen, welchen Verkauf man mit gröſserer Wahrscheinlichkeit betreibt, ihn am Ende vortheilhaft für das Ganze ausschlagen zu machen; denn, da alle am Ende bei dem Falle eines wircklichen Verkaufs eines Theiles beitragen müssen, welche neue Härte wird ihnen wohl aufgebürdet? — Alle müssen ja zu dem Ersatz des Verkauften beitragen, als zu einem Theile von dem Werthe der ganzen Ladung, der für das allgemeine Beste aufgeopfert ist, und dieſs wahrscheinlich mit weniger Nachtheil für die Partheien, als wenn das ganze Gut eines Mannes unter unvortheilhaften Umständen verkauft wäre. Es mögen in der Folge widrige Umstände dazwischen kommen, welche die Verpfändung des Ganzen weniger vortheilhaft machen, als es anfänglich geschienen hatte. Das Schlimmste, was eintreten kann, und dieſs nur bei einem widrigen Zusammentreffen unglücklicher Umstände, ist dieſs, daſs der ganze Werth der Ladung mag in Anspruch genommen werden; dennoch sage ich, indem ich mit aller Behutsamkeit spreche, welche man einem so wichtigen Interesse schuldig ist, es ist besser, daſs dieſs in wenigen excentrischen und beinahe unnatürlichen Fällen geschehe, (wenn es wirklich geschehen kann,) als daſs der Capi-

tain keine willkührliche Macht haben sollte, für das Beste der Erhaltung der Ladung, seiner Einsicht nach, zu sorgen, sondern daſs er unter allen Umständen und in allen Fällen gezwungen seyn sollte, einen, möglicherweise beträchtlichen Theil der Ladung, an einem unpassenden Orte, für welchen seine Ladung nicht assortirt ist, als ein bedrängter Mann, an solche zu verkaufen, die alle seine Noth kennen und davon Vortheil zu ziehen suchen werden.

Es ist nicht unzweckmäſsig, hier zu bemerken, daſs das Gesetz über Fälle der äuſsersten Noth keine bestimmten Regeln enthalten kann. Noth erzeugt das Gesetz; sie steigt über die Regel hinaus, und was in einem solchen Falle verantwortlich und Recht ist, das ist auch gesetzlich. — Wenn ich Recht darin habe, die Verpfändung des Ganzen für equivalent mit einem Verkauf eines Theiles zu halten, dann sind alle Auctoritäten für die Verpfändung des Ganzen. — Was den vorliegenden Fall betrifft, statt daſs die Ladung, wie geklagt wird, dem Schiffe aufgeopfert ist, so ist das Schiff hingegen zum Märtyrer der Ladung geworden; denn in dem Dienste der Ladung, die es dahin gebracht hat, wohin sie bestimmt war, ist das Schiff, weil es in London kein Register erhalten kann, nach einem Orte gekommen, woselbst der Werth desselben unendlich verringert ist. Das Schiff, welches seine Verpflichtung gegen die Ladung erfüllt, ist ein Opfer der Vollziehung seiner Pflicht geworden.

Wie man hierauf von dem Beitrag zu der Bodmereisumme solche Waaren ausnehmen wollte, die keine Fracht bezahlten, so hielt Sir Wm. Scott diese Distinction, mit Recht, für unzureichend.

Das Consulat erlaubt dem Capitain, das Schiff ohne Vollmacht zu verkaufen, wenn es Alters halber seeuntüchtig ist. *) Der Code de commerce sagt: Der Capitain darf, bei Strafe der Nichtigkeit, ohne besondere Vollmacht der Rheder, das Schiff nicht verkaufen, den Fall allein ausgenommen, wo es völlig unbrauchbar und zu keiner Seereise mehr tauglich ist, und dieser Umstand auf eine gesetzliche Weise bewährt worden ist. **) Die Ausnahme der äufsersten Noth bestätiget die allgemeine Regel, dafs niemand mit Sicherheit ein Schiff von einem Capitain kaufen kann, wenn nicht Fälle der äufsersten Noth da sind. Selbst wenn der Capitain Mitrheder ist, kann er, ohne Vollmacht der Mitrheder, nur seinen Theil gültig verkaufen, ungeachtet bei anderen Verkäufen der Theilnehmer das ganze Eigenthum der Societät gültig verkaufen kann, wenn kein Betrug im Spiele ist. Oft lassen die Capitaine Schiffe als unfähig zur Fortsetzung der Reise, oder als der Kosten der Reparatur nicht werth, im Auslande condemniren. Eine solche Condemnation kann in England angefochten, und die Thatsache, worauf sie beruht, aufs neue wieder in Discussion genommen werden.

*) Art. 253.

**) Art. 237.

Die Rheder des Schiffes Grace sandten dasselbe nach Jamaica, unter Commando eines Mannes, Namens Coock, mit einer Ladung, die gröſstentheils an M'Anuff und Cunningham adressirt war, und mit einem Befehl, in Hinsicht der Rückladung hauptsächlich ihrer Anweisung zu folgen und sich um Geld, zum Bedarf des Schiffes, an sie zu wenden. In einem Windstoſse ward das Schiff, nachdem es gelöscht hatte, bei Rio bueno den 23sten Februar 1802 ans Land getrieben. Der Capitain wandte sich um Rath in dieser Noth an Cunningham, der in Montego Bay wohnte, und machte den 27sten Februar den gewöhnlichen Protest. An demselben Tage committirte der beikommende Beamte 4 Schiffscapitaine, die Grace zu untersuchen, und einen eidlichen Bericht über den Zustand des Schiffes abzustatten. Sie berichteten, daſs sie am Borde gewesen, das Schiff 4 Fuſs versandet, und zwischen der See und dem Schiffe eine Sandbank von der zweimaligen Schiffslänge gefunden hätten, auf welcher nur 2 Fuſs Wasser gewesen wäre; daſs sie daher bei den groſsen Kosten, welche die Abbringung erfordern würde, und bei der geringen Hoffnung zum Erfolge, es für das Beste der Assecuradeure und aller, die es anginge, hielten, das Schiff an den Meistbietenden, da wo es läge, zu verkaufen. Cunningham avertirte das Schiff in dem öffentlichen Verkaufsanschlage als ein Wrack, gab den Auctionsverwalter ab, und berechnete dafür eine Provision. Das Schiff ward den 15ten März zu Pfund Sterl. 1210 an einen gewissen Dunn verkauft, der es wieder an einen andern Robert Moulton, einen

Bruder eines der 4 Capitaine, verkaufte, welche das Schiff besichtiget hatten. Er erhielt ein neues Register und nahm nun 3 Mitrheder, worunter einer der Capitaine war, die das Schiff besichtiget hatten. Das Schiff kam mit vieler Mühe, aber ohne grofsen Schaden, aus der Sandbank, und kam, nachdem es einer geringen Reparatur bedurft hatte, nach England zurück. Das Schiff war nur 3 Jahr alt, und hatte neu Pfd. Sterl. 3700 gekostet. Die alten Rheder fochten die Gültigkeit des Verkaufs an, weil, wenn der Capitain auch, im Falle der äufsersten Noth, das Recht habe, ein Schiff zu verkaufen, im vorliegenden Falle diese Noth nicht existirt habe. Lord Ellenborough sagte der Jury als seine Meinung: dafs, obgleich der Capitain im Allgemeinen keine Auctorität habe zu verkaufen, er in Fällen der äufsersten Noth indirecte die Auctorität habe, zum möglichsten Wohl der Unternehmung zu verfahren, indem er diejenige gesunde Beurtheilungskraft anwende, welche der Rheder selbst würde angewandt haben, wenn er zur Stelle gewesen wäre, und dafs der Capitain in Fällen der äufsersten Noth, und nur in diesen, das Recht zum Verkaufe habe, wie z. B. im Falle eines Wracks, welches nicht abgebracht werden könnte, und welches er nicht dem sichtbaren Untergange Preis geben müfste. Er verlangte hierauf von der Jury, in Ueberlegung zu nehmen, ob in diesem Falle eine solche Nothwendigkeit existirt hätte, die den Rheder, wenn er zur Stelle gewesen wäre, selbst würde veranlafst haben, das Schiff zu verkaufen; ferner, zu untersuchen, ob der Verkauf, in diesem Falle, als betrügerischerweise ge-

schehen, zu erachten sey. Die Jury sprach für die Kläger. *)

Dieser Fall dient dazu, dasjenige zu bestärken, was wir oben, pag. 402, über die neue Untersuchung der Thatsache gesagt haben, welche das Urtheil begründet, durch welches ein Schiff für innavigable erklärt wurde.

In England ist es gewöhnlich, dafs ein Schiff als Pfand, Pacto antichretico, einem Anleiher stipulirt wird. In dem Falle, Chinnery c. Blackburne, entstand die Frage, ob der Anleiher zu einer Fracht berechtiget sey, die der Anleihende abgeschlossen, und die fällig war, ehe der Anleiher Besitz von dem Pfande nahm? Lord Mansfield sagte bei der Entscheidung: Bis der Anleiher Besitz nimmt, ist der Anleihende Eigner, in den Augen der ganzen Welt; und er hat die Früchte der Sache zu erndten. Und Herr Buller sagte: Wollte man den Anleihenden nur als einen Agenten des Anleihers betrachten, so würde daraus folgen, dafs Letzterer für jeden Verlust und Schaden aufkommen müfste. In der Sache wurde selbst dasjenige, was der Anleiher dem Capitain vorgeschossen, als freywillige Bezahlung, um in Besitz zu kommen, angesehen, ohne deshalb ein hypothecarisches Recht auf das Schiff zu geben. In dem Falle Jackson c. Vernon, hatte Palmer, der das Schiff, pacto antichretico, an jemand verpfändete, Tauwerk für dasselbe bestellt, während der Zeit, die zwischen der Unterschrift der Verpfändungsacte und der wirklichen Tradition verlief. Der Anleihende wurde

*) Abbott, pag. 8.

nicht schuldig für diese Lieferung erkannt. Herr Abbott bemerkt indeſs, *) daſs Rechtsfragen, die bey diesem Contracte vorkämen, noch nicht gehörig gerichtlich entschieden wären, und daſs der Anleihende in den Fall kommen könnte, gerade durch die Handlung, von der er Sicherheit erwarte, einen Verlust zu erleiden.

Was die Papiere betrifft, die zur Erhärtung und Erledigung der in diesem Abschnitte berührten Vorfälle erforderlich sind, so ist der Seeprotest das vornehmste Papier. Der Schiffsführer nämlich ist verpflichtet, in den ersten 24 Stunden nach seiner Ankunft in einem Hafen, bei einem Notarius oder seinem Consul seinen Protest annotiren zu lassen, das heiſst, eine vorläufige Anzeige des ihn betroffenen Vorfalles zu Protocoll zu geben, mit seiner Protestation dagegen. Nach einiger Zeit wird die Anzeige dadurch, daſs der Schiffsführer eine Geschichtserzählung aus seinem Journal durch einen Notar redigiren und durch mehrere seiner Mannschaft, vorzüglich seine Officiere, beschwören läſst, extendirt, und damit ein Protest gegen die ihn überkommene Begebenheit vereinigt. Es wird in vielen Ländern strenge über die Erforderlichkeit der Annotirung des Protestes gehalten. In andern Häfen, z. B. in Altona, beschränkt man sich darauf, vor der Ablöhnung der Schiffsmannschaft die Hauptverklarung, die einen Reinigungseid dahin enthält, daſs weder der Capitain noch die Mannschaft die Begebenheit verschuldet haben, beschwören zu lassen. Je wichtiger ein Vorfall ist, den ein Schiffer

*) Pag. 21.

zu bewahrheiten hat, um so sorgfältiger muſs er dafür wachen, daſs von einem Sachkenner die Begebenheit deutlich dargestellt werde, z. B. daſs keine eingetretene Umstände daraus fehlen, aus denen eine Havarie grosse zu folgern ist. Eine zweite Regel besteht darin, daſs nichts, welches bei Havarien ersetzt werden soll, unter der Hand, sondern alles öffentlich, bei Verlust des Regresses, verkauft werden, und daſs der Capitain sich darüber mit einer Acte versehen muſs. Sind Schäden zur Stelle aufzumachen, so muſs der Capitain sich mit einer gehörig ausgefertigten Dispache, d. h. mit der öffentlichen Acte von Beamten oder Maklern über die Distribution des Schadens versehen, und falls er aus fremden Welttheilen abgesegelt, ist es der Kosten werth, Duplicate zu senden, so wie es erforderlich ist, daſs er alle Papiere vor seinem Abgang mit Besonnenheit und allenfalls unter Zuziehung eines Kunstverständigen durchsieht, damit kein Fehler darin bleibt, der nach angetretener Reise schwer zu redressiren ist.

Ueber die so wenig bekannte Kunst, zu dispachiren, in der es noch sehr an allgemeinen Principien fehlt, kömmt jezt von einer Meisterhand, von Herrn Wilhelm Benecke in London, ein Werk heraus, worauf wir das Publikum aufmerksam machen, nämlich: A Treatise on the Doctrine of Indemnity in marine Insurances, Bottmery and Respondentia, da das neulich in London über diesen Gegenstand erschienene Compendium von Herrn Annesley dem Endzweck nicht entspricht.

Drittes Capitel.

Ueber die rechtlichen Verhältnisse und Papiere bei Anhaltungen.

Literatur.

Aus der älteren Englischen Literatur sind merkwürdig:

The Life of Sir Leoline Jenkins, Judge of the High-Court of Admiralty and prerogative Court of Canterbury etc., Ambassador for the general Peace at Cologn and Nimeguen, and Secretary of State to King Charles II. By William Wynne, of the Middle-Temple Esq. London 1724. 2 Bände in Folio.

Lord Stairs Decisions of the Lords of Session in Scotland.

Zum Nachschlagen bei Staatsdiscussionen sollten diese Werke auf öffentlichen Bibliotheken seyn, da die Engländer sich immer auf ihre frühere Praxis berufen. Dr. Robinson sucht Beiträge zu der Prisen-Gesetzgebung der früheren Zeiten durch folgendes Werk zu liefern:

Collectanea maritima, being a Collection of public Instruments etc. etc. tending to illustrate the History and Practice of Prizelaw. London 1801.

Was diejenigen Werke der älteren Literatur betrifft, die bei den bisherigen Discussionen über Seekriegsrechtliche Gegenstände berührt wurden, namentlich in den Streitigkeiten zwischen Amerika und England, so sind dies folgende:

Hugonis Grotii de jure belli ac pacis libri tres, in quibus jus naturae et gentium, item juris publici praecipua explicantur. Parisii 1625. 4. (ist die erste Auflage, welcher viele andere folgten.)

Puffendorff, de jure naturae et gentium, libri octo. 1672.

Cornelii van Bynkershoeck Quaestionum juris publici. Libri II., quorum primus est de rebus bellicis, secundus de rebus varii argumenti. Lugduni Batavorum 1737. 2te Edition 1752. 4.

M. de Vattel. Le droit des gens, ou principes de la loi naturelle, appliqués à la conduite et aux affaires des nations et des Souverains. 2 Theile in 8. Leiden 1758. 4. Ins Deutsche übersetzt durch Schulin.

Die neuere Englische Literatur hob an mit dem Englischen Mémoire über die Englischen Seerechtsgrundsätze bei Gelegenheit des Schlesischen Beschlags auf Englische Waaren. Es ist von den Rechtsgelehrten Lee, Paul, Ryder und Murray und enthalten in:

A Collection of publick acts and papers, relating to the Principles of armed Neutrality. London 1801. 8.

A Discourse on the Conduct of the Government of Great-Britain in respect to neutral Nations. Written in the year 1758 by Charles Jenkinson Esq., now Earl of Liverpool. London 1801. 8.

Der Federkrieg zwischen den Seerechts-Theoretikern der Engländer und denen der Continentalen, wurde bei der Preufsischen Beschlaglegung auf Englisches Eigenthum, im ersten Schlesischen Kriege, und bei dem darauf folgenden Seekriege lebhaft. Die obige Schrift entstand bei dieser Gelegenheit, und ist späterhin als eine der Hauptschriften der Engländer wieder aufgelegt. Herr Rayneval hat ihre Widerlegung versucht.

Um dieselbe Zeit schrieb der Dänische Gelehrte Hübner, in Paris sein Werk:

De la saisie des batimens neutres, ou du droit qu'ont les nations belligérantes, d'arrêter les navires des peuples amis. A la Haye 1759. 2 Theile. 8.

worin er den Satz, frei Schiff, frei Gut, zu vertheidigen suchte. Die Engländer haben ihn immer zum Stichblatt genommen, und er ist den Englischen Gelehrten bekannter, wie denjenigen auf dem festen Lande, die sich mit diesem Gegenstande befaſst haben. Aus dem Amerikanischen Kriege ist die Hauptschrift der Engländer:

Mémoire justificatif de la Conduite de la Grande-Bretagne en arrêtant les Navires étrangers etc., par M. Marriott, Avocat général de Sa Majesté Britanique.

In Deutschland sind aus dieser Periode am bekanntesten, die Werke von Herrn v. Steck, namentlich seine

Essais sur divers sujets de politique et de jurisprudence. 1799. 8.

und sein

Versuch über Handels- und Schifffahrtsverträge. Halle 1782. 8.

und

Des Herrn August v. Hennings Sammlung von Staatsschriften, die während des Seekrieges von 1776 bis 1783, sowohl von den kriegführenden, als auch von den neutralen Mächten, öffentlich bekannt gemacht worden sind. Altona 1784. 2 Theile. 8.

Totze. La liberté de la navigation et du commerce des nations neutres pendant la guerre. à Londres et Amsterdam 1780. 8.

Als Hauptschriften der Continentalen über das Prisenrecht sind die 3 Werke der Italiener Galiani, Lampredi und Azuni anzusehen.

Ferdinando Galiani Dei doveri dei Principi neutrali verso i Principi guerreggianti e di questi verso i Principi neutrali. Napoli 1782. 4. Deutsch übersetzt von Professor Caesar.

Lampredi Trattado del commercio dei popoli neutrali in tempo di guerra. Fiorenza 1788. 2 Theile. Französisch übersetzt von Peuchet.

D. A. Azuni Sistema universale dei Principii del diritto marittimo dell' Europa. 1795.

Umgeändert in ein Werk unter dem Titel:

Droit maritime de l'Europe, par M. D. A. Azuni. A Paris 1805. 2 Theile. 8.

Diese Werke scheinen in England nicht bekannt geworden zu seyn. Gewürdiget sind sie in

Hrn. Ludolf Holst interessantem Versuch einer critischen Uebersicht der Völkerseerechte. Hamburg 1802. 2 Theile. 8.

In dem Anfang des Revolutionskrieges wurde Professor Büsch in Hamburg zuerst der Verfechter neutraler Rechte gegen die Kriegführenden. Von seinen Werken gehören dahin:

Ueber das Bestreben der Völker neuerer Zeit, einander in ihrem Seehandel recht wehe zu thun. Hamburg u. Altona 1800. 8.

Völker-Seerecht. Hamburg und Altona 1800. 8.

Der Federkrieg zwischen den Engländern und Continentalen wurde, bei Gelegenheit der Aufbringung einer Schwedischen Convoy, durch das Werk des Herrn Professor Schlegel:

Sur la visite des batimens neutres. Copenhague 1800.

wieder sehr lebhaft.

Derselbe Vorfall veranlaſste die Schrift des Herrn Bornemann:

Ueber die gebräuchliche Visitation der neutralen Schiffe und über die Convoi. Kopenhagen 1801.

Folgende Englische Werke bestreiten die Grundsätze des Herrn Schlegel:

Alexander Croke Esq. Remarks on Mr. Schlegel's Work, upon the visitation of neutral vessels under Convoy. London 1801. 8.

Robert Ward. A Treatise of the relative rights and duties of belligerent and neutral Powers in maritime Affairs. London 1801. 8.

——— An Essai on Contraband: being a continuation of the Treatise of the relative rights and duties of belligerent and neutral Nations in maritime Affairs. London 1801. 8.

Letters of Sulpicius on the northern Confederacy. London 1801. 8.

Auf Dänemark beziehen sich aus dieser Periode:

Dr. C. F. v. Schmidt-Phiseldeck Versuch einer Darstellung des Dänischen Neutralitäts-Systems während des letzteren Seekrieges. 4 Hefte. Kopenhagen 1802. 8.

C. U. D. v. Eggers Denkwürdigkeiten aus dem Leben des Königl. Dänischen Staatsministers Andreas Petrus, Grafen von Bernstorff. Kopenhagen 1800. 8.

Unter den Werken der Dänischen Schriftsteller, die, wie der Verfasser, das Princip des Consulats dem Satze „frei Schiff, frei Gut," vorziehen, ist das vorzüglichste von dem Conferenzrath Tetens, Französisch und Deutsch:

Jo. Nicol. Tetens Considérations sur les Droits réciproques des Puissances belligérantes et des Puissances neutres sur mer, avec les Principes du Droit de Guerre en général. Copenhague 1805. 8.

Das Princip vertheidiget dagegen unter den Neuern:

Mr. Jouffroy. Le Droit des Gens maritime universel, ou Essai d'un Système général des Obligations réciproques de toutes les Puissances, relativement à la Navigation et au Commerce maritime. Berlin 1806. 8.

in soweit es den directen Handel mit den Naturproducten der neutralen Länder nach den feindlichen, oder von feindlichen nach neutralen Häfen betrifft. Unbedingt vertheidigt es

Rayneval, de la liberté des mers. Paris 1801. 2 Vol. 8.

Der Streit zwischen den Engländern und Amerikanern über die Continuität einer Reise, veranlaſste die Schrift des Rechtsgelehrten, Herrn Stephen, der lange in Westindien practisirt hatte, betitelt:

War in disguise; or the frauds of the neutral flags. London 1806. 8.

Die Amerikaner antworteten darauf:

An Answer to „War in Disguise," or Remarks upon the new Doctrine of England, concerning neutral trade. Newyork and London. (Man schrieb sie dem General Morris zu.)

La Paix en Apparence. Réponse à l'écrit intitulé, „La Guerre déguisée," ou Considérations politiques sur les véritables Interêts de la Grande-Bretagne, relativement aux Puissances neutres. A Londres 1808. 8.

An Examination of the British Doctrine which subjects to Capture a neutral Trade not open in Time of Peace. America and London.

A Letter from the Minister plenipotentiary of the united States to Lord Mulgrave, late Secretary of State for foreign affairs.

Sonst sind, diesen Streit betreffend, noch merkwürdig:

American Arguments for British Rights; being a republication of the celebrated Letters of Phocion on the subject of neutral Trade. Charlestown and London.

The Speech of the Hon: J. Randolph, Representative for the State of Virginia in the general Congrefs of America; on a motion for the non-importation of British Merchandize, pending the present Disputes between Great-Britain and America. Newyork and London.

Ueber das Prisenrecht im Allgemeinen bleibt das Hauptwerk:

Mr. de Martens Essai concernant les Reprises. A Gottingue 1795. 8.

Die Engländer, deren frühere Literatur nur Ein Werk über diesen Gegenstand aufzuweisen hat, nämlich:

A Treatise on Captures in War, published by Richard Lee in 1759.

haben eine Uebersetzung von obigem Werke unter dem Titel:

An Essay on Privateers, Captures and particularly on Recaptures, by M. de Martens, translated from the French, with Notes by Thomas Hartwell Horne. London 1801. 8.

Eine kurze Uebersicht ihrer Seegesetzgebung ist enthalten in:

The Spirit of marine Law, or Compendium of the Statutes relating to the Admiralty; being a concise but perspicuous abridgment of all the acts relating to Navigation. By John Irving Maxwell. London 1800.

Für die Deutschen gehören hieher:

Georg Friederich v. Martens Erzählungen merkwürdiger Fälle des neueren Europäischen Völkerrechts. 2 Theile. Göttingen 1802. 4.

Merkwürdige Entscheidungen der Londoner und Pariser Prisengerichte, über neutrale, in den letzten Jahren dieses Krieges aufgebrachte Schiffe. Altona 1802. 8.

und das oft angeführte Werk des Verfassers unter dem Titel:

Handbuch des practischen Seerechtes der Engländer und Franzosen.

zu welchem der Verfasser, in einem Supplement-Bande, dasjenige nachliefern wird, welches bis auf den letzten Pariser Frieden, in Betreff der Materie des Werks, Merkwürdiges entschieden ist.

Ueber das alte Spanische Prisenrecht ist das Hauptwerk von Avreu:

Tratado juridico politico de las presas maritimas.

und über das Französiche das Wichtigste:

Valin Traité des Prises.

Nouveau Commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'Aout 1681. 2 Vol. A la Rochelle 1765. 4.

Nouveau Commentaire sur l'ordonnance de la Marine de 1681, par le Citoyen Groult de Cherbourg. 2 Vol. en 4.

Traité sur les Prises maritimes. 2 Vol. in 12. A Paris 1802.

Nouveau Code des Prises, ou Recueil des Edits, Déclarations, Lettres patents, Arrêts, Ordonnances, Réglemens et Décisions sur la Course et l'Administration des Prises, depuis 1400 jusq'uà 1789, suivi de toutes les Lois, Arrêtés, Messages et autres Actes qui ont paru depuis cette dernière époque jusq'au 3 Prairial an 8, par Le Beau. A Paris an 9. 4 Theile. 8.

F. N. Dufriche-Foulaines Code des Prises et du Commerce de Terre et de Mer. A Paris 1804. 2 Theile in 4.

Eine Zusammenstellung des Französischen und Englischen Seerechtes von einer äufserst geschickten, aber für Frankreich partheiischen Feder ist enthalten in dem

Mémoire sur la Conduite de la France et de l'Angleterre à l'Egard des Neutres. Paris 1810.

Was das practische Prisenrecht der Engländer betrifft, so sind folgende Werke wichtig:

Praxis supremae curiae Admiralitatis, Francisci Clerke. Londini 1798. 8.

James Marriott, Formulare Instrumentorum; or a Formulary of authentic Instruments, Writs and standing Orders, used in the High-Courts of Admiralty of Great-Britain, of Prize and Instance. London 1802.

Arthur Browne. A compendious View of the civil Law and of the Law of the Admiralty, during the time of Sir George Hay and of Sir James Marriott, late Judges of that Court. London 1801. 2 Theile. 8.

Dr. Chr. Robinsôn Reports of Cases argued and determined in the High-Court of Admiralty, commencing with the Judgments of the Right-Hon: Sir William Scott. London.

Die Herausgabe dieses Werks fing 1801 mit den Entscheidungen von Michaelis 1798 an, und ist mit dem 3ten Theile des 6ten Bandes geschlossen. Herr Edward hat einen 7ten Band herausgegeben, und Herr Dobson den 1sten Theil eines 8ten Bandes. Als Anhänge enthält das Werk die letzten Kaperreglements und andere Verfügungen der Engländer in Betreff der Seekriege. Es ist für jeden Staatsmann, für jeden grofsen Kaufmann, und für alle, die sonst sehr bei der Seefahrt interessirt sind, wichtig. Es hat dem Verfasser die ehrenvolle Stelle eines Königsadvocaten bei der Admiralität verschafft, die nächste Stuffe zu dem Richteramte in der Admiralität.

Einen Auszug aus fast allen Entscheidungen, welche den neutralen Handel interessiren, enthält das obenangeführte Handbuch des Verfassers.

Die Englischen Gesetze des nun geendigten Revolutionskrieges sind von Dr. Robinson gesammlet unter dem Titel:

Notifications Orders and Instructions during the present war. London.

Am Borde der Englischen Kriegsschiffe sind folgende Werke über das Kriegs-Seerecht:

Regulations and Instructions relating to His Majestys Ships at Sea, established by His Majesty in Council. London 1808.

und ferner

A Collection of the Statutes relating to the Admiralty, Navy, Shipping and Navigation, down to the 15th of George III. inclusive, with an alphabetical Digest of the principal Titles. London 1812. 4.

Letzteres Werk ist vorzüglich brauchbar und mit vieler Pracht gedruckt.

Das Embargo (das Wort kömmt her von dem Spanischen Worte embargar, anhalten,*)) ist eine Verfügung von hoher Hand, wodurch Schiffe verhindert werden, zu versegeln, bisweilen auch einzulaufen. Ist ein Embargo der Vorläufer eines Krieges: so ist es eine feindliche Maasregel ab initio, und hat in vieler Hinsicht die Wirkung derselben, wie wir an mehreren Stellen bemerkt haben.

Sir Wm. Scott sagt: Ein Embargo bei zweifelhaften Verhältnissen der Staaten, ist zweideutig; löset der Streit sich in einen Vertrag auf: so wird die Anhaltung ein bloſses Civilembargo und endet mit retro-

*) v. Steck Essais sur divers sujets relatifs à la navigation et au commerce pendant la guerre. Berlin 1794.

activer Wirkung, so daſs die obwaltenden Contracte bestehen. Imgleichen, wenn die Verhandlung sich in Feindseligkeiten auflöset: so ist die retroactive Wirkung gerade das Gegentheil. Sie drückt der ursprünglichen Anhaltung den directen feindlichen Character auf. Es heiſst nun nicht mehr Embargo, es ist nicht mehr eine zweideutige Handlung, zwiefacher Auslegung fähig. Es ist die Declaration von dem Animo, in dem es geschah: daſs es hostili animo geschah, und sie ist für eine feindliche Maasregel ab initio zu halten. *)

Der König von England hat nicht die Macht, in Friedenszeiten ein Embargo ohne Parlementsacte zu verfügen. **) Ein Bruch eines Embargos abseiten eines neutralen Capitains wird für Baratterie gehalten, ***) unter welchem letzteren Ausdruck jede Handlung des Capitains oder der Leute verstanden wird, die einen criminellen oder betrügerischen Charakter hat oder aus der gröbsten Nachlässigkeit entsteht, den Rhedern zum Schaden und ohne ihr Vorwissen oder ihre Einwilligung beabsichtiget wird.

Wir haben bereits in dem zweiten und dritten Abschnitt von der Wirkung des Embargos auf den Volks-Häuer- und Befrachtungs-Contract gesprochen. Es ist, falls das Embargo sich nicht in Krieg auflöset, den Neu-

*) Robinson. 5. — pag. 246.

**) Park. pag. 79.

***) l. c. pag. 91.

tralen, die durch das Embargo gelitten haben, eine vollkommene Entschädigung zu leisten. *)

Captur, im Gegensatz von Embargo, erfolgt gewöhnlich durch Staatsschiffe oder Privatkriegsschiffe, selten auf andere Weise, weil dabei der Vortheil nur dem Fiscus zufällt, und die Nehmer nur eine Remuneration erhalten, wogegen der Risico bei der Nehmung für Schadensersatz u. s. w. nicht aufgewogen wird. Die Anhaltung erfolgt gewöhnlich auf der See. Wir haben schon oben von den Vorsichtsmaasregeln gehandelt, die zu nehmen sind, wenn Eigenthum vor dem Ausbruch eines Krieges angehalten ist. Wir haben, was das Dänische Eigenthum betrifft, welches 1807 in England beim Ausbruche des Krieges angehalten wurde, auf die darüber vorgefallenen Englischen Parlaments-Debatten aufmerksam gemacht, **) und daſs dieser Gegenstand bis jetzt nicht glücklich erlediget ist, gehört zu dem widrigen Verhängniſs, welches diese Nation traf. Die Magna-Charta der Engländer sagt Art. 41:

Omnes mercatores — si sint de terra contra nos gwerrina, et si tales inveniantur in terra nostra in principio gwerre, attachiantur sine dampno corporum et rerum, donec sciatur a nobis, vel Capitali Justiciario

*) v. Steck Essais sur divers sujets relatifs à la navigation et au commerce pendant la guerre. Berlin 1794. — Pag. 7.

**) Englische Parlaments-Debatten über die Entschädigung der Dänischen Kaufleute und Schiffsrheder. Altona, bei J. F. Hammerich.

nostro, quomodo mercatores terre nostre tractentur, qui tunc inveniantur in terra contra nos gwerrina, et si nostri salvi sint, alii salvi sint in terra nostra.

„Alle Kaufleute, welche aus Ländern sind, die gegen uns Krieg führen, und welche beim Ausbruch des Krieges in unserm Lande gefunden werden, sollen, ohne Beschädigung an Leib und Gut, arretirt werden, bis es zu unserer oder unserer Obergerichte Wissenschaft gelangt, auf welche Weise Kaufleute unseres Landes, welche in dem gegen uns kriegführenden Lande angetroffen werden, behandelt werden, und wenn die Unsrigen wohlbehalten sind, sollen die anderen in unserem Lande auch wohlbehalten seyn."

Möge das Gesetz der Reciprocität die Anwendbarkeit dieser Regel nicht stöhren!

Wir wollen hier diejenigen prisenrechtlichen Grundsätze vortragen, die wir nicht anderweitig in diesem Werke berühren, und einige Worte über den Privatseekrieg voransenden.

Der berühmte Seerechtslehrer, Sir Leoline **Jenkins**, urtheilte über ihn wie folget:

„Die Kaper sind wie die Mathematici (Astrologen) des alten Roms. Jeder tadelt sie, aber sie kommen immer wieder und jeder gebraucht sie."

Die Leidenschaften, die beim Ausbruch eines Krieges unglücklicherweise vorherrschen, — statt dafs man

bei demselben auf das mögliche Ende und auf dasjenige, welches für dasselbe zu betrachten wäre, z. B. dafs man keine härtere Kriegsgrundsätze aufstellte, als man selbst in Friedenszeiten billiget, Rücksicht nehmen sollte, — rufen ihn hervor, und es sind, unabhängig davon, Gründe vorhanden, die überdies für ihn sprechen. *)

1) Wenn ein Staat bei dem Ausbruche eines Krieges wenig Staatsschiffe hat: so ist der Privatseekrieg (wie bei den Geusen) das beste Mittel, nach und nach gröfsere Kriegsschiffe zu erhalten, und, wie der kleine Krieg zu Lande, eine Vorschule der Kriegsübung, und manche Seehelden der Holländischen und Französischen Geschichte stammen aus dieser Schule. Diesen Gesichtspunkt sollten die Regierungen als den höheren Zweck des Privatseekrieges vor Augen haben, und daher, z. B. im Fortgange des Krieges, keine kleine Kaper dulden.

2) Da es Grundsatz aller Zeiten und aller Völker gewesen ist, den Handel mit dem Feinde nur unter specieller Erlaubnis der Regierung zu gestatten (die Englischen Grundsätze darüber folgen weiter unten): so ist die beste Controlle für denselben der Privatseekrieg. Nicht blos bei dem sogenannten Continentalsystem, sondern bei jedem verbotenen Handel haben die Regierungen die Bestechlichkeit und den Esprit de localité einzelner Beamten zu fürchten, und das Beispiel von so manchem

*) Life of Sir Leoline Jenkins, Vol. 2, pag. 77.

der gut damit durchkömmt, ist unglaublich schädlich. Politische Vergehungen, wie der Handel mit dem Feinde, sollten mit nichts als Einbufse des Eigenthums für den Fehlenden, bestraft werden; andere Strafen, die über den Krieg hinaus dauern, sind bei eintretendem Frieden zweckwidrig und unnütz. Der Civil- oder Militair-Staatsbeamte, der sie zu untersuchen hat, mufs sich, wenn er auch unpartheiisch und unbestochen ist, an Formen halten und manchen blos Verdächtigen (der in der ganzen Welt für schuldig erachtet wird,) durchschlüpfen lassen. So bleibt der Privatkrieger, der des eigenen Vortheils wegen alles zu erspähen und zu erforschen sucht, der beste Wächter dafür, dafs der Staat nicht nöthig hat, härtere Strafen als Confiscation auf den Handel zu setzen, indem er verhindert, dafs die von dem Gesetz angedrohete Confiscation nicht nugatorisch bleibt.

3) Macht der Privatseekrieg den Krieg gewissermaafsen zum Kriege des Volkes, und dafs der Krieg für einen Theil des Volkes die Lasten des Krieges bezahlt. Je länger der Seekrieg dauert, desto mehr verbreitet sich die Idee, dafs der Krieg blofs Krieg der Regierung und nicht des Volkes ist, und frech und schamlos löset der Verrath die Bande des Staates auf, durch Verbindungen mit dem Feinde.

4) Der Privatseekrieg kann auch dem Staate zu den Kriegskosten sehr viel beisteuern.

5) So lange die Macht, mit der man Krieg führet, selbst Privatkaper duldet, entscheidet das Recht der Wiedervergeltung gebieterisch für den Privatseekrieg.

Alle diese Rücksichten, mit Ausnahme des letzten Punctes, in sofern sie nur unvollkommen erreicht werden, wiegen die nachstehenden Gegengründe nicht auf, die dazu dienen, die guten Folgen des Privatseekrieges zu hemmen und zu heben.

1) Die Cautionsstellungen für Mifsbräuche der Kaperbriefe können nicht viel höher seyn, als sie in den bisherigen Gesetzen gewesen sind, und werden immer unzulänglich bleiben für den wirklichen Schaden, den selbst nach den strengsten Gesetzen des Krieges der Privatcaptor dem Genommenen in manchen Fällen zu bezahlen haben kann.

2) Viele Rheder, statt ihren Gewinn auf immer gröfsere und mehrere Ausrüstungen für den Krieg zu verwenden, verschleudern ihn auf Gegenstände des Luxus und geben gefährliche Beispiele von Ueppigkeit und Vergeudung, die im Kriege doppelt schädlich sind.

3) Da in Seesachen gewöhnlich über Objecte von grofsem Werthe abzusprechen ist: so wird durch den Privatseekrieg von Seiten desjenigen, welcher die wenigste Hoffnung hat, sey es der Captor oder der Genommene, häufig zu Bestechungen geschritten oder solche vorgespiegelt. Wie weit ging z. B. dieses Unwesen bei mehreren Consulatgerichten in Frankreich während der Revolution! Kommen die Genommenen zu Hause, so führen sie Pöste, für Bestechung rubricirt, in ihren Rechnungen auf, und während die Bestechung unbekannt

in dem Lande bleibt, worin sie verübt oder vorgegeben wurde, wird sie von Fremden geglaubt. Bei Capturen durch Staatsschiffe ist Obiges weniger der Fall.

4) Die Befehlshaber von Staatsschiffen, für die Ehre erzogen, verletzen die Seegesetze nicht so häufig wie die Privatseekrieger, deren wirkliches oder geglaubtes Unrecht die Staaten häufig in Streitigkeiten mit anderen Nationen verwickelt. Wie dies z. B. gegen Ende des Amerikanischen Krieges für England der Fall war.

5) Entstehen Streitigkeiten aus Aufbringungen von Staatsschiffen: so hat ein Staat es immer mehr in seiner Macht, Entschädigungen, die er, durch die Umstände veranlaſst, zu leisten geneigt ist, von den Captoren zu nehmen, statt daſs dies bei den Privatcaptoren die mehrste Zeit unthunlich ist.

6) Die Privatkaperei artet nur zu leicht in Proformakaperei aus, d. h. die Kaufleute bedienen sich derselben, um ihrem Handel mit dem Feinde bewaffneten Schutz zu geben. Verstehen sie sich mit den Beamten der Häfen, die sie gebrauchen, so ist diesem Uebel schwer zu steuern. Die Französische Gesetzgebung ist am aufmerksamsten auf diesen Miſsbrauch der Privatbewaffnung gewesen.

Aus obigen und andern Gründen wird hoffentlich die Zeit kommen, den Privatseekrieg gegenseitig abzuschaffen, so wie die Verwirklichung ähnlicher menschenfreundlicher Ideen, z. B. die Neutralität der Hospitäler in Kriegszeiten, unsere Nachkommenschaft erfreuen wird.

Es kann für einen Staat in Seekriegszeiten keine wichtigere Sache in Hinsicht seiner Ehre, in Hinsicht der politischen Verhältnisse mit andern Staaten und in Hinsicht des Vergeltungsrechtes für die Zukunft gedacht werden, wie die Wahl des- oder derjenigen, welche über Prisen entscheiden.

Menschen ohne Kenntnisse, ohne Talente, oder von zweideutigem Rufe dazu anzustellen, heifst, wie in der Revolutionszeit in Frankreich, alles Obige compromittiren.

In England mufs man schon vormals von der Wahrheit, dafs der Prisenrichter im höchsten Grad vorurtheilsfrei richten müsse, durchdrungen gewesen seyn, indem die alte Formel der Prisenurtheile anfing wie folget:

„Der Richter, indem er dreimal den Namen des „Erlösers angerufen und nichts als die Furcht Gottes vor „Augen hatte, hat ausgesprochen und entschieden wie „folget."

Der alte Marriott entwirft nachstehendes Gemälde von einem Seerichter:

„Dafs er von keinen persönlichen Rücksichten des Ehrgeizes und der Habsucht geleitet seyn mufs und dafs er durch keine niedrige Schmeichelei für die Absicht des Tages dem Lächeln eines Vorgesetzten oder der Popularität irgend einer Verbindung von Menschen höfeln müsse; dafs er eine liberale Erziehung genossen haben und fern von Niaiserie (Kleinigkeitskrämerei), kurz

dafs der Richter ein unerschrockener Mann seyn müsse, dafs ihn der Geist ganz beseelen müsse, allen gleich gerecht zu seyn, „Tros Rutulusve," als wenn er der erwählte Schiedsrichter der ganzen handelnden Welt für die erste Instanz wäre."

Man ist England das Zeugnifs schuldig, dafs es, während Frankreich nur einen Portalis in seinen Prisengerichten aufzuweisen hat, in Sir Leoline Jenkins und in andern, und vor allen in Sir Wm. Scott Männer auf seinen Richterstühlen hatte, welche mit dem unbescholtensten Rufe die seltensten Talente und Kenntnisse vereinigten. Wir sind überzeugt, dafs der gröfste Theil der Entscheidungen des Letzteren auf viele Jahrhunderte hinaus das Seekriegsrecht aller civilisirten Nationen begründen wird.

Nächst der Wahl der Richter selbst sollte die Sorge kriegführender Mächte dahin gehen, den Entscheidungen ihrer Seegerichte die gröfste möglichste Publicität zu geben. Wir billigen ganz, was Sir James Marriott darüber sagt. *)

Um im Anfang des Revolutionskrieges den schädlichen Wirkungen der neuen Lehre, „frei Schiff, frei Gut," bei welcher England unmöglich einen Seekrieg führen konnte, vorzubeugen, fand die Englische Regie-

*) Decisions of the High-Court of Admiralty. London 1801, pag. 17 in der Vorrede.

rung es für gut, dafs, sobald eine freigebende oder verurtheilende Entscheidung von der Admiralität in einer Prisensache erfolgt sey, oder fernerer Beweis sollte erkannt seyn, das Urtheil in dem unpartheiischsten und gelesensten Blatte abgedruckt und eine Anzahl der Abdrücke sofort an die Brittischen Minister an fremden Höfen versandt werden sollte, so dafs sie Herren sowohl der Thatsache, so wie sie gerichtlich constatirt wurde, als wie der Entscheidungsgründe und in den Stand gesetzt wären, die Beschwerden der Höfe zu beantworten, ehe eine Entstellung von erhitzten und interessirten Personen in oder aufser England Wurzel geschlagen hätte. Durch diese Publicität, behauptet Sir James Marriott, wurde zu der Zeit einer Conföderation aller nordischen Mächte vorgebeugt, und dem thätigsten und wüthendsten Agenten der Holländischen Reclamanten in seiner Correspondenz widersprochen, und er so zu Boden gehalten, dafs er seinen Posten verlassen mufste.

Obigen Zweck zu erreichen, ist es nothwendig, dafs die Entscheidungsgründe (die in keiner Sache und am wenigsten in einer Sache zwischen einem Einheimischen und einem Fremden fehlen sollten) dem gedruckten Urtheil einverleibt werden, und solche nicht so wirkungslos in Hinsicht obiger Zwecke, wie in der Kopenhagener Staatszeitung, woselbst blos die Namen der Schiffe, und ob sie freigegeben oder condemnirt waren, angezeigt wurden, bekannt gemacht werden.

Man wirft den ausübenden Rechtsgelehrten vor, dafs sie die Rechtsstreitigkeiten verlängern, deshalb, da

Prisensachen, wie Sir James Marriott sagt, so summarisch wie möglich, levato velo, betrieben werden müssen,*) hat man sie in Dänemark eine Zeit lang aus den Prisengerichten entfernt. Allein da man auch dem gröſsten, dem überwiesensten Verbrecher selbst von Staatswegen einen Rechtsbeistand zur Seite stellt, so finden wir es unbillig, einen Fremden, welcher der Sprache des Landes nicht mächtig ist, irgend einen Augenblick vor Gericht ohne Rechtsbeistand zu lassen, und zumal in Sachen, die, wie Prisensachen, oft aus dem Völkerrechte zu commentiren sind. Wir beziehen uns auf dasjenige, welches wir über Zuziehung eines rechtlichen Beistandes in dem Abschnitt von dem Capitain gesagt haben. Wenn auch Advocaten in andern Ländern zugelassen werden, so ist es in Arrest-, Aufbringungs- und Embargosachen oft in kleinen, und in Colonialhäfen den Schiffsführern nicht möglich, einen Rechtsbeistand aus Furcht vor dem Richter oder demjenigen, der in der Sache hinter dem Vorhang steht, zu finden. Dies ist eine Unvollkommenheit jedes Landes in welchem dieses geduldet wird, und viel nothwendiger als daſs ein Verbrecher vor Gericht vertheidiget werde, ist es, daſs die Staaten dafür sorgen, daſs der Ausländer in obigen Angelegenheiten zuverlässigen, freimüthigen Rechtsbeistand vor der Barre ihrer Gerichte finde. Die in England aufgebrachte Schwedische Convoy war den Captoren zugesprochen. Aus Staatsgründen sollte sie zurückgegeben werden.

*) Sir James Marriott Decisions in the High-Court of Admiralty, pag. X.

Es entstand in dem Falle, Elsabe, Capitain Maas, zwischen der Krone und den Captoren ein Procefs darüber, ob Erstere das Recht habe, eine durch die Prisen-Acte zugesicherte Gabe zurück zu nehmen. So delicat wie es war, die Captoren gegen die Krone zu vertheidigen, so ehrenvoll ist es für England, dafs der Richter seine Entscheidung in dieser Sache, in welcher er die Frage bejahte, damit anfangen konnte, den Anwälden, welche gegen die Krone gesprochen, ein Lob wegen der Energie, womit sie solche geführt, zu ertheilen. *)

Nichts ist wahrer, als was der classische Schriftsteller über die Italienischen Staaten des Mittelalters, Herr Simon v. Sismondi, bei der Frage äufsert: Warum der Constantinopolitanische Staat bei seiner vortrefflichen Gesetzgebung doch zu Grunde gieng? — weil nämlich die Freimüthigkeit aus seinen Gerichten verschwunden und Formelkrämerei die Stelle der Wahrheit und Freimüthigkeit eingenommen hatte. Die republicanischen Römer nannten den Anwald den Soldaten im Friedenskleide, in der Toga (miles togatus), und so wie der im Sago gegen das von aufsen gefährdete Recht, kämpft dieser gegen die Feinde und Gegner des Rechtes im Innern; und wohl dem Lande, in welchem man die Worte des Dichters:

Kühnheit ist Göttergabe,
Nichts Edlers gaben sie.

für die Führer des Wortes wie für die Führer des Schwerdtes gelten läfst.

*) Robinson 5, pag. 18.

Nichts ist sicher schädlicher in Monarchien und Republiken, als dasjenige, welches ein Anwald im Eifer für die Wahrheit und für die Gerechtigkeit zu viel oder zu rücksichtslos für seinen Clienten gesprochen oder geschrieben haben mag, auf die Waagschale zu legen und ex officio außer dem Zusammenhange den Werth und Unwerth desselben untersuchen zu lassen, weil die Freimüthigkeit das Erste seyn müßte, was man an einen Anwald zu respectiren hätte. Man richte seine Handlungen, seine Sitten, aber nie seine Reden, wenn sie nicht directe Injurien enthalten! Wie soll er leben und weben in einer Sache, wie soll er für die Wahrheit, die ihm vorschwebt, begeistert werden, um sie in dem Lichte erscheinen zu lassen, in welchem er sie selbst erblickt, wenn er auf nichts als Rücksichten, als Bedenklichkeiten seinen Blick heften darf? Die Freiheit der Rede vor Gericht ist es, welcher die Sprachen der Völker liberaler Verfassungen, größtentheils ihre Ausbildung, ihre Reinheit, ihren Reichthum, ihren Ruhm, ihre Unsterblichkeit verdanken. Indem wir uns diese Episode in Hinsicht der rechtlichen Vertheidigung bei Seesachen erlauben, leugnen wir gar nicht, daß ihre Verschleppung durch unnütze Weiterungen fast schädlicher ist als ihre Abmachung ohne Rechtsbeistände. Allein dafür kann man durch vernünftige Proceßordnungen und durch policeiliche Einrichtungen sorgen, die nach Bedürfniß der Sachen dem Obergerichte (wie in Holstein in Strandsachen) zu überlassen wären, so wie die jedesmalige gerichtliche Applacedirung der Advocaturrechnungen nach der

Regel, quantum meruit (in wie fern die Advocaten nämlich die Sache mit Einsicht und mit gehöriger Sorgfalt, sie sobald möglich zu Ende zu bringen, betrieben hätten) wünschenswerth wäre, wobei der Maasstab zu berücksichtigen seyn mögte, den Seegerichte anderer Länder gebrauchten, weil das gröſste und das erste Princip in Seesachen dieses ist, daſs dasjenige was geschieht, allgemein gültig (seinem inneren Werthe nach) seyn könnte, und es auch, so weit man die allgemeine oder die vornehmste Praxis kennt, demselben entspricht. Sir W^m. Scott, der über die Gebühren eines Beamten der Admiralität zu entscheiden hatte, drückte sich über den Gesichtspunct, der bei Entscheidungen der Art die Gerichte bestimmen müſste, folgendermaſsen aus:

„Ich brauche es nicht erst zu versichern, daſs ich zu dieser Disposition die Stimmung bringe, die sich für sie eignet, nämlich eine Sorgsamkeit, auf der einen Seite für diejenigen Betrachtungen des öffentlichen Nutzens aufmerksam zu seyn, bei welchen die wahre Ehre des Gerichtes so tief involvirt ist, denn das Gericht kann keine Ehre haben, die von seiner Dienstverpflichtung für den öffentlichen Nutzen abhängig erachtet werden kann; und von der andern Seite für diejenige Empfindung einer liberalen und selbst liebevollen Gerechtigkeitspflege, die ich gegen solche zu fühlen verpflichtet bin, welche angestellt sind, sie handhaben zu helfen. Es würde ein groſses Unrecht seyn, den öffentlichen Nutzen wegen einer

pflichtwidrigen Partheilichkeit für Individuen aus den Augen zu verlieren; aber es würde auch ein Unrecht seyn, welches nicht weniger schlecht und verächtlich in seinen Motiven wäre, Rechte, die das Gericht verpflichtet ist aufrecht zu erhalten, dem Bestreben nach einer ungerechten, und daher kurz dauernden Popularität, aufzuopfern.“ *)

Ehe wir vorstehende Materie verlassen, erlauben wir uns noch folgende allgemeine Bemerkung in Hinsicht des Gegenstandes unseres Werkes.

Die Gesetzgebung und die Oberleitung der Seehandlung und Schifffahrt ist in Freistaaten, wo durch Erfahrung gereifte, von Geschäften zurückgezogene, unbescholtene Kaufleute daran Theil nehmen, weil keine Sache besser gedeihet, als wozu die Hand der Erfahrung hilft, weit besser bedient als in Monarchien, woselbst man gewöhnlich Adeliche, die zu versorgen sind, und Gelehrte, denen practische Kenntnisse und Erfahrungen in diesem Fache fehlen, darin anstellt. Es ist nicht zu leugnen, daſs theoretische Ansichten wissenschaftlicher Kenntnisse für diesen Theil der Staatsverwaltung nützlich und erwünscht sind; allein die Erfahrung lehrt es, daſs, je einfacher die Gesetzgebung und Verwaltung desjenigen eingerichtet wird, welches der Staat in Hinsicht der Seehandlung und Schifffahrt zu thun hat, desto glücklichere Folgen daraus entstehen. Daher wäre es

*) Robinson 6. pag. 145.

äufserst gut und wünschenswerth, wenn auch in Monarchien zu jeder Oberleitung dieser Gegenstände von Geschäften zurückgezogene Kaufleute gerufen würden. Es führt zu weit, diese Wahrheit mit Belegen zu begleiten und mehr aus einander zu setzen; aber ein Blick auf die finanziellen und commerziellen Einrichtungen der Republiken, woselbst Kaufleute obiger Art in Staatsämtern fungiren, zeigt tausend Belege dieser Wahrheit. In Monarchien fürchtet man immer, dafs die Kaufleute für ihren eigenen Vortheil wirken, sich Monopole erwerben oder dergleichen. Aber warum hat man dies in Republiken nicht zu fürchten? Es mufs an der Wahl der Männer, an der Art, wie man sie gebraucht, liegen. Es giebt keine goldnere Regel als diejenige, „dafs man das Gute selbst von dem Feinde lernen müsse," (fas est ab hoste doceri,) und, in sofern eine Eifersucht zwischen monarchischen Staaten und Republiken Statt findet, sollte dieses doch nicht verhindern, den Geist obiger Regel zu würdigen. Es scheint uns zweckmäfsig, dafs, so wie in England, nur ein Prisengericht, und nicht, wie in andern Ländern, eine Menge, für die Europäischen Theile eines Staates etablirt würde. Gut wäre es, wenn ein öffentlicher Beamter als Repräsentant der Regierung bei dem Gerichte angestellt würde, an den die einkommenden Acten zuerst gingen, oder der sie im Gerichte inspiciren und den Captoren, die sich an ihn wendeten, sein Gutachten über die Räthlichkeit der Fortsetzung ertheilen könnte. So werden in England viele Schiffe gleich bei der Aufbringung freigegeben (restored according to the Advice

of the Kings-Advocate). In mehreren Ländern, wie in Dänemark, konnte der Captor, nachdem einige Stunden der Aufbringung verflossen waren, das aufgebrachte Schiff nicht mehr freigeben, sondern mufste über die Aufbringung gerichtlich entscheiden lassen, wodurch der Gesetzgeber Erpressungen verhüten wollte. Ein nicht zu berechnendes Unglück ist es, wenn zwischen Gerichten und Behörden über die Competenz von Prisensachen Streit entsteht; es geht unendlich viel Zeit darüber verloren, und die Sachen gelangen oft an Behörden, die nichts davon verstehen, und dennoch darüber urtheilen wollen; junge Leute, die zum Referiren gebraucht werden, erhalten die Acten, und entscheiden durch ihr Referat, woselbst nur Rechtsgelehrte nach Gründen, die in das Urtheil verwebt werden müfsten, zu bestimmen hätten. So dauert zum Beispiel der Reclam der Ladungen der Schiffe Phönix, Wilhelmsburg und anderer schon 20 Jahre in Frankreich, indem die Reclamanten von einer Behörde zur andern gewiesen werden.

Indem wir jetzt auf die kriegsrechtlichen Grundsätze, die wir noch nicht vorgetragen haben, und die, durch Staatsschiffe geübt, bleiben werden, wenn auch der Privatseekrieg aufhört, kommen, sehen wir uns, wenn auch unsere frühere Meinung davon abweicht, durch vieljährige Erfahrung als ausübender Rechtsgelehrter veranlafst zu erklären: dafs der Grundsatz, „frei Schiff, frei Gut," weniger zur wesentlichen Gerechtigkeit führt, als der Grundsatz des Consulats, dafs feindliches Eigenthum am Borde neutraler Schiffe confiscable

ist, und daſs weit mehr Ungerechtigkeiten vorfallen können, wenn alles von der Regelmäſsigkeit oder Unregelmäſsigkeit der Papiere abhängt, als, wie bei den Engländern, von der Untersuchung des Wesens der Transaction. Uns scheint der Grundsatz der Engländer, die Frage neutral oder nicht neutral hinge im Allgemeinen von der Harmonie der Aussagen mit den Papieren am Borde ab, daſs indeſs, wie mangelhaft auch das Eigenthum dadurch constatirt würde, die Parthei jedesmal zum ferneren Beweise, das heiſst zur Offenlegung der ganzen Transaction durch die Einlieferung der Correspondence, Auszüge aus den Büchern, Abhörung der Comptoirbedienten zuzulassen sey, wenn die Parthei bona fide gehandelt, daſs aber, wenn sie in einem hohen Grade mala fide gehandelt, die Frage neutral oder nicht neutral, von den Papieren und Aussagen, wie mangelhaft auch ihr Resultat sey, abhänge.

Nachstehenden, in Gerichten aufgestellten Grundsätzen wünschten wir allgemeine Anwendbarkeit und Befolgung.

Prisengesetze, die hart an sich sind, müssen restrictive (beschränkend) erklärt werden. Herr Portalis sagte darüber in der Entscheidung, betreffend das Amerikanische Schiff Républicain:

„Die Reglements über das Kreuzen gegen den Feind werden nur uneigentlich Gesetze genannt, und sie sind pro temporibus et causis veränderlich, und müssen

in ihren Anwendungen durch weise und billige Rücksichten gemäſsiget werden. Ich füge hinzu, daſs auſserordentlich strenge Prisengesetze in der Vollziehung eher beschränkt als ausgedehnt werden müssen, und in der Wahl der verschiedenen Deutungen, deren sie fähig sind, muſs man diejenige vorziehen, die der Freiheit und der Gerechtigkeit am angemessensten ist. Das Recht entspringt nicht aus den Reglements, sondern die Reglements sollten aus dem Rechte entspringen. Folglich müssen die speciellen Gesetze oder Regeln allemal, vorzüglich bei Nationen, die dem Völkerrechte angehören, bei welchen die Gesetzgeber von jeher ihren Ruhm darin gesucht haben, die ehrerbietigen Ausleger des Naturrechts zu seyn, auf eine Weise vollzogen werden, die den Grundsätzen der gesunden Vernunft am angemessensten ist."

Das Englische Schiff Betty Cathcart war ohne Register von Amerika versegelt und sollte deshalb condemnirt werden. Sir W^m. Scott sagte über die Umstände des Falles: Gesetze, die zur Sicherheit eines groſsen Nationalinteresses verfaſst wurden, wie Einkommens- und Schifffahrtsgesetze, müssen mit einer groſsen Genauigkeit ausgelegt und befolgt werden, zu gleicher Zeit ist aber nicht gesagt, daſs sie keinen Rücksichten der Billigkeit, welche die gesunde Vernunft an die Hand giebt, unterworfen sind. Unvermeidliche Zufälle, unbesiegbare Nothwendigkeit, oder Fälle der Art, in welchen die Parthei nicht anders handeln konnte wie sie handelte, oder wenigstens nach ihren besten Einsichten

handelte, müssen in diesem Gesetzessystem eben so betrachtet werden, wie in allen anderen. Gesetze, die keine billige Auslegung für unvermeidliches Unglück oder unvermeidliche Nothwendigkeit, die dem Menschen zustöfst, oder für eine aufrichtige Discretion unter schwierigen Umständen zulassen wollten, wären keine Gesetze, die für die menschliche Gesellschaft gebildet wären. Das Gericht wird es nicht für eine Pflichtabweichung von der gesetzlichen Interpretation halten, Betrachtungen dieser Art aufrichtig zu berücksichtigen. Der Kriegsstand ist gewissermaafsen als ein solcher zu erachten, der Menschen in Lagen zwingt, die sie nicht für sich selbst wählten, und in welchen sie in dem Drange von Schwierigkeiten handeln müssen, die ihnen von verschiedenen Seiten gemacht werden. *)

Prisengerichte können ihre Entscheidungen wieder aufheben, die auf Irthümern beruheten, sobald diese an den Tag kommen. Das Pariser Prisengericht sagte darüber in dem Falle des Altonaischen Schiffes Wilhelmsburg, welches auf eine falsche Uebersetzung eines Briefes condemnirt war: Ein Grundsatz der gesunden Vernunft will, dafs jedes Urtheil, dessen Basis falsch ist, abänderlich sey, sobald der Irthum, worauf es beruht, bewahrheitet ist, und dafs seine Vollstreckung schon gehemmt werde, sobald der Irthum sich mit einigem Grunde der Wahrscheinlichkeit darstellt. Es ist gebieterisches Recht, dafs die vorliegende, schon abge-

*) Robinson I. pag. 221.

urtheilte Sache aufs neue untersucht, und dafs die Partheien in die Lage versetzt werden, in welcher sie sich befanden, ehe die eine Parthei das Opfer einer falschen Entscheidung wurde. Eine Maasregel, die um so mehr en regle ist, da das Prisengericht eine Emanation des Staatsrathes ist, der man die Befugnifs nicht absprechen kann, eine Entscheidung wieder aufzuheben, die das Resultat eines Irthumes, eines Betruges oder der Ueberlistung war.

Nach demselben Princip cassirte die Englische Admiralität die Condemnation eines in Norwegen liegenden Schiffes, von dem sie bei der Condemnation vorausgesetzt hatte, dafs es nach England aufgebracht gewesen sey.

Bei dunklen Gesetzen, bei schwankender Befolgung von Gesetzen nach verschiedenen Erklärungen derselben in verschiedenen Gerichten eines und desselben Landes, wünschten wir, dafs, sobald fremdes Eigenthum zur Sprache käme, immer so gesprochen würde wie in nachstehendem Falle. Das Preufsische Schiff Maria Schröder, Capitain Grönwold, war von Bordeaux nach Havre gekommen, während dieser Hafen per notificationem blockirt war. Mehrere Schiffe waren während der Dauer der Blockade von den blockirenden Schiffen ein- und ausgelassen. Deshalb gab Sir W^m. Scott das Schiff frei, indem er sagte: Die Regierung befiehlt vergebens Blockaden, wenn diejenigen, welche zu diesem Dienste angewandt werden, sie nicht erzwin-

gen wollen. Der Nachtheil davon ist sehr grofs, und verbreitet sich weiter als über den individuellen Fall. Nachrichten, dafs die Blockade aufgehoben sey, werden begierig verbreitet, Fremde benutzen dieselben, dem Eigenthume unschuldiger Personen werden Fallstricke gelegt, und die Ehre unseres eigenen Landes wird durch diese Unachtsamkeit gefährdet. *)

Bei Unglücksfällen sollten immer Grundsätze befolgt werden wie diejenigen, welche folgende Entscheidung leitete. Das Preufsische Schiff Diana, Capitain Zieske, lief in Frankreich in Seenoth auf den Strand. Es wurde als Prise in der unteren Instanz condemnirt. Die Papiere waren mangelhaft. Herr Niou, der die Freisprechung im Prisenconseil bewirkte, berief sich in seiner Berichtsabstattung auf den von Raynal erzählten Fall der Englischen Fregatte Elisabeth, Capitain Edward, die, dem Untergange zu entgehen, in den feindlichen Hafen Havannah einlief, und welcher der Spanische Gouverneur unter diesen Umständen allen Beistand leistete, und die er, nachdem der Orcan vorüber war, frei wieder segeln liefs, und trug auf die Freigabe des Schiffes an, weil es in Seenoth in Französische Gewalt gekommen, die auch den 13ten Ventose im Jahre 9 von dem Prisenconseil erfolgte.

Der Grundsatz des Französischen Prisenrechtes, dafs die Schiffspapiere, die nach der Wegnahme des

*) Handbuch des practischen Seerechtes, 1ster Band, pag. 633.

Schiffes beigebracht werden, durchaus keinen Glauben und durchaus keinen Nutzen für diejenigen haben dürfen, denen das Schiff gehört oder die darin geladen haben, indem man fordere, daſs man auf jeden Fall nur die am Borde gefundenen Papiere beachten solle, *) wurde in dem Falle des Dänischen Ostindienfahrers Antoinette am mehrsten urgirt. In dem Schiffe waren 20 Kisten Piaster, und der Cargadeur hatte das Connoissement darüber in seinen Rasirkasten versteckt. Er erwähnte der Piaster nicht bei der Wegnahme. Seine Cajüte wurde versiegelt. Erst bei der Einbringung in Bordeaux erwähnte der Capitain ihrer bei der Angabe auf dem Zolle. Herr Portalis sagte bei der Entscheidung:

„Das Wort des Gesetzes, „rapporter," ist nicht gleichgültig. Es setzt voraus, daſs ein Papier im Augenblick der Anhaltung nicht am Borde war, und daſs man sich dasselbe erst später verschafft hat. Um den Gegenstand des Gesetzes zu erfüllen, ist es hinreichend, daſs man vernünftigerweise nicht zweifeln kann, daſs ein nach der Anhaltung entdecktes oder angezeigtes Papier zuvor am Borde vorhanden war und nicht herbeigeschafft oder später heimlicherweise zwischengeschoben ward."

Dieser Satz des Französischen Prisenrechtes gehört dem unhaltbaren Satze „freies Schiff, freies Gut" an. Die Dänen, die sich auch zu ihm bekennen, haben die unendliche Härte gefühlt, die damit in vielen Fällen ver-

*) Reglement von 1778, Art. 11.

knüpft seyn mufs, keine andere Beweise als diejenigen am Borde zulassen zu wollen, und haben daher bestimmt, dafs Beweise, die nicht im Schiffe waren, unter Zustimmung des Appellationsgerichtes in dieser Instanz zugelassen werden könnten.

Grundsätze, die eine Nation gegen eine andere in einem neutralen oder alliirten Zustande, während sie im Kriege war, angewandt hat, werden im umgekehrten Verhältnifs, nach dem Vergeltungsrechte wieder auf sie angewandt.

Der Portugiesische Brasilienfahrer Santa Crux, Capitain Picoa, war von Franzosen genommen und wurde nach 24 Stunden von Engländern, die mit den Portugiesen alliirt waren, wieder genommen. England giebt eigenes, und gab, bis auf die Entscheidung des St. Jago, *) alliirtes wiedergenommenes Eigenthum, gegen einen gesetzlich bestimmten Berglohn, zurück; aber in der Entscheidung über diesen Fall sagte Sir Wm. Scott, den 7ten Decbr. 1798:

„An die Grundsätze des conventionellen Völkerrechts ist man nur durch eine Reciprocität der Praxis bei anderen Nationen gebunden, denn durch den blofsen Umstand, dafs eine andere Regel bei anderen Nationen herrscht, würde es nicht blofs gesetzlich, sondern nothwendig werden, gegen die anders handelnden Nationen

*) v. Martens Erzählungen.

eine andere Regel zu befolgen; z. B. herrschte eine Regel bei anderen Nationen, dafs der unmittelbare Besitz und selbst der Act der Captur den ersten Eigenthümer seines Rechtes beraubte, so würde es widersinnig von Grofsbritannien gehandelt seyn, gegen sie nach einem liberalen Grundsatz zu verfahren, und es als eine allgemeine Regel festzusetzen, dafs eine Einbringung infra praesidia — obgleich wahrscheinlich die wahre Regel — bei allen Recapturfällen für nothwendig gehalten werden sollte, um den ursprünglichen Eigenthümer seines Rechtes zu berauben; denn die Befolgung einer solchen Regel würde eine grobe Ungerechtigkeit gegen Englische Unterthanen seyn, und eine Regel, woraus grobe Ungerechtigkeit entspringt, kann nie die wahre Gesetzesregel zwischen unabhängigen Völkern seyn. Es kann von keinem Lande verlangt werden, sich selbst zum Märtyrer zu machen von speculativer Zweckmäfsigkeit, wäre sie auch auf klare Grundsätze begründet, wie dergleichen Quästionen im Allgemeinen zulassen. Wo also theoretische Zweckmäfsigkeit auf der einen, und wahre practische Justiz auf der andern Seite ist, da mufs die Regel des substantiellen Rechtes für die wahre Regel des Völkerrechtes zwischen unabhängigen Völkern gehalten werden. — Dies ist das Gesetz Englands. Indem es eine liberale Regel bei wiedergenommenem Eigenthum seiner Nation, nämlich Restitution gegen Berglohn, angenommen, gewährt es die Wohlthat dieser Regel seinen Allirten, bis es erhellt, dafs sie gegen Britisches Eigenthum nach einer weniger liberalen Regel verfahren. In diesem Falle nimmt es ihre Regel

an, und mifst sie nach dem Maafse ihrer eigenen Justiz. Ich bin der Meinung, dafs das Princip der Reciprocität auf keine Weise blofs auf Recapturfälle bezogen wird. Man findet es wirksam bei anderen Fällen des Seerechtes. Bei dem Ausbruche eines Krieges ist es die beständige Gewohnheit dieses Landes, Eigenthum, welches vor Ausbruch des Krieges angehalten ist, zu condemniren, wenn der Feind es condemnirt, und es zurück zu geben, wenn er es zurückgiebt." *)

Eine nach England aufgebrachte Schwedische Convoy sollte auf Befehl der Regierung zurück gegeben werden. Die Captoren bestritten das Recht der Krone, die Schiffe restituiren zu können. Sir Wm. Scott sagte aber bei der Entscheidung: Prisen werden allein durch die Krone geschaffen. Kein Mensch kann einen Antheil daran haben, den er nicht als eine blofse Gabe der Krone hat. Ueber diese Gabe hinaus besitzt er nichts. Dies ist das Gesetzesprincip, und es beruht auf weisen Gründen. Das Recht, Krieg und Frieden zu schliefsen, ist blofs bei der Krone. Der Ertrag des Krieges gehört der Krone, — Bello parta cedunt rei publicae, — und es kann wichtig in Hinsicht von Krieg und Frieden werden, wie sie über diesen Ertrag disponirt. Es ist nicht zu vermuthen, dafs diese weisen Attribute der Krone ohne Grund ertheilt sind. Sie sind in der angegebenen Absicht bewilliget, damit die Macht, der es zukömmt, über Krieg und Frieden zu entscheiden, solche auf

*) Robinson I. pag. 62.

die wohlthätigste Weise für beide Zwecke gebrauche. — Nachdem er hieraus die Präsumption herleitete, daſs man annehmen müsse, die Krone habe nichts von diesen Attributen ohne ausdrückliche Bestimmung vergeben können, bemerkte er noch, daſs die Bewilligung der Krone strictissimae interpretationis sey, und gab das angehaltene Eigenthum frei.

Die Englischen Gerichte sind sehr billig in Hinsicht der Privatpacotillen, und haben selbst den feindlichen Capitainen, z. B. beim Ausbruche des Dänischen Krieges, solche restituiret. Nur dann, wenn die Schiffsführer Theil an dem Betrug der Parthei, z. B. durch Meineid u. s. w. genommen, condemniren sie auch die Privatpacotille. Es ist überdies in den Englischen Gerichten angenommen, daſs anderes Eigenthum unter dem Werthe von 100 Pfd. Sterl. nicht förmlich braucht reclamirt zu werden. In dem Falle Mercurius, Capitain Jonassen, wollte man diese Regel über diese Summe ausdehnen, welches aber abgeschlagen ward. *)

Die Frage über die Zulassung des ferneren Beweises in England läſst sich im Allgemeinen nicht bestimmen. Verweigert wird sie:

a. Wenn durch einen für falsch gehaltenen Reclam feindliches Interesse mit neutralem vermischt wird. Dies wurde unter andern angenommen in der

*) Robinson 5. — pag. 127.

Entscheidung über die Eenrom, Capitain Fronier, *) und über die Rosalie und Betty, Capitain Gebhardt. **) Haben die Partheien einmal feindliches Eigenthum mit zu reclamiren gesucht und ihren Reclam nachmals auf ihr wahres Eigenthum beschränkt: so ist doch die Zulassung zum ferneren Beweise verschanzt. — Graf Bernstorff, Capitain Bellmer. ***)

b. Durch falsche Papiere, die eine Bestimmung von einem feindlichen Hafen nach einem andern verheimlichen; — entschieden in dem Falle Juffrouw Anna, Capitain Gerson; ****) Vrouw Hermina, Capit. Yonker; *****) Calypso, Capit. Speck; ******) — oder die wahre Bestimmung verheimlichen: — Neptunus, Capit. Moorwoldt; †) Caroline, Capit. Hartmann. ††) Auch in dem Appellationsgerichte wurde in den Fällen Margaretha Charlotte und Alliance †††) so entschieden. In dem Falle des Schiffes Mars, Capitain Murphy, hatte das Schiff eine Reise von Amsterdam nach Batavia, und von da nach Baltimore mit Caffee gemacht, der hierauf mit

*) Robinson 2. — pag. 15.

**) l. c. 2. — pag. 359.

***) l. c. 3. — pag. 111.

****) l. c. 1. — pag. 126.

*****) l. c. 1. — pag. 165.

******) l. c. 2. — pag. 160.

†) l. c. 3. — pag. 82.

††) l. c. 3. — pag. 78.

†††) l. c. 3. — pag. 79.

demselben Schiffe nach Amsterdam gesandt war. Hier hatte das Schiff eine nach Ostindien bestimmte Ladung eingenommen und alle Papiere auf Baltimore ausgestellt. Der Capitain gestand im Verhör die Bestimmung nach Batavia, und es entstand in diesem Colonialhandelsfalle die Frage: Ob rücksichtlich der mangelhaften Beweise des Eigenthums fernerer Beweis zugelassen werden sollte oder nicht? Aberkannt von Sir W. Scott, den 25sten July 1805. *)

c. Wenn durch ähnliche täuschende Umstände Thatsachen der ausgehenden Reise nach feindlichen Besitzungen in Ostindien verheimlichet sind. Nach der Entscheidung in der Rosalie und Betty und der obigen über das Schiff Mars.

d. Sind nach fremden Colonien Artikel mit einer verheimlichten Bestimmung ausgegangen, die für Contrebande gehalten werden, so wird in Hinsicht der Retouren dafür kein fernerer Beweis zugestanden. — Nancy, Capitain Knutzen. **)

e. Durch Unterschlagung von Papieren, die das Eigenthum des Capitains betreffen, wodurch die Ladungseigenthümer indeſs nicht gefährdet werden. — In der Entscheidung über the rising Sun, Capitain Seaman. ***)

*) Robinson 6. — pag. 79.

**) l. c. 3. — pag. 123.

***) l. c. 2. — pag. 108.

f. Wenn ein Schiff in feindlichen Ländern gekauft und unter der Leitung des vorigen feindlichen Eigenthümers gelassen ist. — Jemmy, Capitain Nosten. *)

Und überhaupt bei Fällen, in welchen eine trügliche Absicht der Parthei offenbar ist.

In dem Schiffe Vreede, Capitain Ohlsen, gingen Güter für Emdener Rechnung von Amsterdam nach Bilbao, einem derzeit neutralen Hafen. Der Captor verlangte bei dem ferneren Beweise nicht blos die Correspondance des Eigenthümers mit dem Ablader, sondern auch mit dem Consignenten. Sir W. Scott sagte: Die allgemeine Regel ist gewesen, daſs wenn die Verschiffung von dem Hafen eines Feindes nach dem Hafen eines andern Feindes geht, so muſs eine doppelte Correspondance exhibirt werden, weil ein doppeltes Interesse widerlegt werden muſs; aber woselbst der Handel von dem Hafen eines Kriegführenden nach dem Hafen eines Neutralen geht, da ist die Correspondance mit dem Ablader das Einzige, welches gewöhnlich gefordert wird. **)

Falls der fernere Beweis der Reclamanten mangelhaft ist: so kann der Richter noch ferneren Beweis fordern, — Bernon, Capitain Dunn, ***) — bis die Transaction offen vor ihm da liegt.

*) Robinson 3. — pag. 31.

**) l. c. 5. — pag. 231.

***) l. c. 1. — pag. 107.

Es giebt zwei Arten von further proofs, entweder durch Affidavits von Seiten der Genommenen; dann können Affidavits der Captoren nur unter specieller Erlaubnis des Gerichtes zugelassen werden, — wie bei dem Falle des Schiffes Adrian, Capitain Fitzpatrick, *) —:

oder durch Pleas und Proofs, in welchen beiden Partheien es frei steht, Beweise beizubringen und daraus zu deduciren. Der further proof bei pleas und proofs, sagte Sir W. Scott in der Sache des Schiffes Magnus, Capitain Sörensen, ist eine furchtbare Sache. Er erinnert die Partheien an die Schwierigkeit ihrer Lage und ruft alle Beweise hervor, die sie möglicherweise aufbringen können. **)

Das Schiff Romeo, Capitain Curran, war Amerikanisch documentirt, und ehe es von Engländern genommen wurde, fand ein Englischer Seeofficier am Borde eines anderen Schiffes, welches er segeln liefs, einen Brief, den er zu sich nahm und an die Admiralität einsandte, weil er die geheime Geschichte des obigen Schiffes aufdeckte. Wie nachmals der Romeo genommen und die Papiere in Ordnung gefunden waren, beriefen die Captoren sich auf diesen Brief, woraus erhellte, dafs das Schiff ein Papenburger Schiff sey.

*) Robinson I. — pag. 313.

**) l. c. I. — pag. 33.

Sir W^{m.} Scott sagte: „Es kann Fälle geben, in welchen das Gericht solche Auskunft besitzt, die den Reclam als falsch darstellen. Kann es in einem solchen Falle gesagt werden, dafs, weil die formellen Papiere und die Depositionen übereinstimmen, kein Mittel existiren dürfe, die Wahrheit zum Vorschein zu bringen? Darf man annehmen, dafs das Gericht auf die blofsen formellen Beweise zur Entscheidung gegen seine eigene innere Ueberzeugung, dafs alles in den Papieren Gesagte falsch sey, schreiten werde? Es würde unmöglich seyn, diesen Satz in seiner äufsersten Ausdehnung zu verfechten. Demnach mufs es zugestanden werden, dafs es einzelne Fälle geben kann, in welchen das Gericht die Macht hat, nicht zum gewöhnlichen Gange der Sachen gehörige Beweisthümer zuzulassen." Es wurde fernerer Beweis erkannt, und nachdem dieser nicht hinreichend geführt war, wurde das Schiff condemnirt, weil Papenburg zur Zeit der Wegnahme (im Sommer 1806) als in einem Zustande von Feindseligkeiten mit England, wegen der damaligen Mifshelligkeiten zwischen Preufsen und England, erachtet wurde. *)

Uebrigens tadelte man auch in England die Unregelmäfsigkeit, mit welcher in Kniephausen und Papenburg in Hinsicht der Schiffspapiere verfahren wurde, und Sir W^{m.} Scott sagte in dem Falle des Schiffes Eendragt: „Umstände, die sich in die-

*) Robinson 6. — pag. 357.

dafs Personen, die sich auf diese Weise betragen, der Bezahlung der Kosten unterwürfig erachtet werden müssen." *)

In 5 Tagen nach der Ankunft in einem Hafen soll das Verhör der Aufgebrachten nach den Englischen Gesetzen zu Ende gebracht seyn. In dem Falle Speculation, Capitain Feroe, brachten die Captoren nach Absendung der Zeugenverhöre noch die Abhörung eines Matrosen bei, der bei ihnen von den Genommenen am Borde war; allein diese wurde nicht angenommen. **)

Wenn ein Schiff aufgebracht wird, so verlangt das Französische Prisenrecht, dafs ein Protocoll (procès-verbal) über die Anhaltung und die Gründe dazu aufgenommen werden soll. Das Dänische Prisenrecht sagt: dafs der Nehmer die Papiere des angehaltenen Schiffes in seinem Journal specificiren, und die Gründe der Anhaltung darin eintragen soll. Sir Wm. Scott sagte über die Englische Anhaltung:

„Es würde zweckdienlich seyn, dafs bei einer Anhaltung die Gründe gesagt würden, weil es möglich wäre, dafs es in der Macht des neutralen Capitains stände, solche Erläuterungen anzugeben, die im Stande wären, den gegen ihn obwaltenden Verdacht zu Boden zu schlagen. Die Angabe der Gründe mag daher für

*) Robinson 6. — pag. 193.

**) l. c. 2. — pag. 295.

beide Partheien zweckdienlich seyn, allein sie ist nicht absolut nothwendig. Es ist keine Pflicht vorhanden, die den Captor zwingt, seine Gründe anzugeben. Er nimmt ein Schiff auf seine eigene Gefahr und unter seiner eigenen Verantwortlichkeit, bei irgend einer ungerechten Ausübung seines Rechtes für Kosten und Schäden zu haften." *)

Bei diesem Grundsatze sind die Engländer strenger wie die andern Nationen in Hinsicht der Verantwortlichkeit bei Aufbringungen. Sir W[m.] Scott sagte indeſs in der Sache des Amerikanischen Schiffes Mentor, Capitain Kembel, welches nach Aufhörung der Feindseligkeiten, 1783, zwischen Amerika und England, ohne daſs der Friede einer der Partheien zur Wissenschaft gekommen war, zerstört wurde, und worüber der Eigenthümer, 17 Jahre nachher, eine Klage gegen den Admiral der Station anstellte:

„Der wirkliche Beleidiger ist der Mann, der im Gerichte Rede stehen muſs, und nur auf ihn fällt die Responsabilität in diesem Gerichte. Es können andere Personen für ihn responsable, und diese Responsabilität erzwingbar seyn. Z. B. wenn ein Capitain eine ungerechte Anhaltung zu Folge des ausdrücklichen Befehls eines Admirals vornähme: so mag der Admiral in Hinsicht des Schadens verantwortlich seyn, der einem Individuo durch diese unpassende Handlung zugefügt wird.

*) Handbuch des Seerechtes. 1ster Band, pag. 626.

Allein es ist die beständige Praxis dieses Gerichtes, den eigentlichen Beleidiger gerichtlich belangt zu wissen, und jeder muſs das Zweckmäſsige dieser Praxis einsehen; denn, wenn das Gericht erst anfinge, solchen Klagen, die auf entfernte und eventuelle Verantwortlichkeiten begründet wären, die Thüre zu öffnen, wann sollte es aufhören? Wenn man in puncto nicht zurückgerufener Befehle eine Klage gegen einen Admiral anstellen darf: so würde man auf gleiche Weise für eine gleiche Vernachlässigung eine Klage gegen die Lords der Admiralität anstellen dürfen, oder gegen den Staatssecretair, daſs er an die Lords der Admiralität nicht eine ähnliche Verfügung erlieſs, und diese Herren könnten zu Partheien in Prisensachen gemacht, und aufgefordert werden, zur Adjudication zu schreiten.

„Wenn die legale Responsabilität wandelbar ist, an wen hat der Reclamant sich dann zu halten? Wo hat er die Responsabilität in der Kette der Personen, die auf eine oder die andere Weise in die Sache verwickelt sind, anzutreffen? Wo soll er die Beleidiger finden, wenn man einmal diesen Charakter von demjenigen Manne trennt, der unmittelbar das Unrecht zufügt? Wohin hat er sich zu wenden, wenn man ihm diese directe und leichte Application entzieht, die ihm, so wie man das Gesetz jezt versteht, offen ist? Aus diesen Gründen bin ich fest der Meinung, daſs Admiral Digby allein nicht gezwungen werden kann, zur Adjudication zu schreiten.“

Bei der Lehre vom Schadensersatz durch die Captoren ist die wichtigste Frage, ob der Besitz des ursprünglichen Captors (falls ein Schiff bei einer Wiedernahme verloren ging) in seinem Anfange ein gesetzlicher bonae fidei Besitz war? ob ein solcher bonae fidei Besitz späterhin durch irgend ein nachtheiliges Betragen des Captors unerlaubt und gesetzwidrig ward? da ein Besitzer im guten Glauben für keine Zufälle verantwortlich ist, er aber, durch ein nachheriges Mifsbetragen, die Protection seines gerechten Anspruches und seiner gerechten Besitzergreifung verwirken und es dahin bringen kann, als einer, der von Anfang an in Culpa ist, betrachtet zu werden.

Nach diesem Princip forderte ein Hamburger, der Eigenthum am Borde des Schiffes Nicolas & Jan hatte, welches bei der Einnahme von St. Eustatius den Engländern in die Hände fiel, und, zur Adjudication nach Europa unter Weges, den Franzosen zur Beute wurde. Er forderte es von dem ursprünglichen Englischen Captor. Er wurde aber an die Franzosen verwiesen, da Hamburg mit Frankreich im Frieden war, und über die Frage der Verantwortlichkeit war das Gericht der Meinung, dafs unter den zweifelhaften Umständen, in welche die St. Eustatius-Fälle verwickelt waren, und unter dem grofsen Drange wichtiger Angelegenheiten, in welchen die Commandeure sich befanden, sie nicht die Discretion überschritten hätten, die durch die Natur ihres Commando's ihnen nothwendig oblag. In der Eng-

lischen See-Jurisprudenz machen die Processe wegen der bei St. Eustatius genommenen Schiffe ein wichtiges Capitel. Es war über viele Millionen Eigenthum darin zu entscheiden.

Das Hamburgische Schiff Hendrick & Maria war aus Irthum als ein Holländisches von Engländern genommen und von Franzosen wiedergenommen, in deren Besitz es verloren ging. Die Lords of Appeal entschieden: dafs, da die Englische Wegnahme aus unzureichenden Gründen geschehen sey, die Rheder zur Restitution von $\frac{1}{4}$ befugt wären, indem der Französische Kaper, im rechtmäfsigen Besitze des Schiffes, als einer von dem Feinde genommenen Prise, nicht für den Zufall verantwortlich wäre.

Das Amerikanische Schiff Betsey, Capitain Murphy, war wegen Verletzung einer angeblichen Blockade von Guadeloupe, bei einer Englischen Eroberung dieser Insel genommen, und hierauf von Franzosen wiedergenommen und condemnirt. Da späterhin die Lords of Appeal entschieden hatten: dafs keine Blockade von Guadeloupe existirt habe; so forderten die Amerikaner Restitution in England. Weil sie aber zu einer Zeit nach Guadeloupe gesegelt waren, in welcher die Insel schon von den Engländern bedroht war, und die Entscheidung der Frage über die Blockade (wie Sir Wm. Scott sagte) damals von einer gröfseren Subtilität einer gesetzlichen Untersuchung abgehangen, als man von Militairpersonen, die mit der Ausführung eines

kühnen Unternehmens beschäftigt waren, erwarten dürfe: so wurden die Captoren vom Schadensersatz freigesprochen.

Das Schiff Susanna, Capitain Smith, war von dem Englischen Staatsschiffe Arab genommen, und angeblich durch zu hartes Segeln des Prisenmeisters verloren gegangen. Sieben Jahre nach diesem Vorfalle verlangte der Eigenthümer Ersatz von dem Capitain des Schiffes; allein der Richter sagte: Man würde nach Verlauf einer so langen Zeit eine ungerechte Last auf den Capitain Capel wälzen, wenn man verlangen wollte, er solle eine so ins Detail gehende Anklage, wie die gegen ihn angestellte, zu einer Zeit beantworten, in welcher seine Officiere und seine Mannschaft zerstreut sind, und der wesentlichste Punct, worauf es ankömmt, nicht in dem Bereich seiner persönlichen Wissenschaft liegt, und sprach ihn daher frei. *)

Das Tunesische Schiff Karazan, Capit. Yeusef, war von Engländern nach Sardinien aufgebracht. Es war befohlen, den Verkaufsertrag von Schiff und Ladung gerichtlich zu deponiren. Einer der Captoren hatte mit dem genommenen Capitain, der specielle Vollmacht von dem Ladungseigner hatte, für seinen Theil den Schaden abgehandelt, und 5250 Dollars bezahlt, und weigerte sich, ferner Parthei in dem Procefs zu seyn. Sir Wm. Scott hielt aber nach Englischen Gesetzen

*) Robinson 6. — pag. 54.

(**Bynkershoeck** ist anderer Meinung) alle Kaperrheder in Solidum verhaftet, und in Hinsicht der Quitung sagte er: „Der Fremde, der sie ertheilte, wird sein Englisches Recht wahrscheinlich nicht gekannt haben. Er hatte ein Recht, die Rheder alle in Anspruch zu nehmen, nicht blos zu Folge ihres verhältnifsmäfsigen Antheils, sondern auch in Hinsicht jeder Auskunft, die sie zu geben im Stande waren. Von letzterer sagt man, dafs sie von dem Beklagten als Zeugen verlangt werden könne. — Sicher, wenn das Gericht ihn von aller seiner rechtlichen Genügeleistung entlassen, und ihn zu einer vollkommen uninteressirten Person machen könnte; allein dies ist mehr als wozu ich mich auctorisirt halte.“ *)

Das Altonaer Schiff der Mohr, Capit. Helmer, von Havannah nach Altona zurückkehrend, wurde von 2 Englischen Fregatten, weil die Ladung verdächtig war, genommen, und ging durch Schuld der von ihnen darauf gesetzten Prisenmeister verloren. Der Neutrale forderte Schiff und Fracht. Sir Wm. Scott sagte: „Nichts konnte verdienstlicher und correcter seyn, als das Betragen der Captoren; allein zu gleicher Zeit ist es ein Grundsatz, der zu klar ist, um bezweifelt, und zu fest begründet, um erschüttert zu werden, dafs jeder Principal civiliter für das Betragen seiner Agenten verantwortlich ist. Die ursprüngliche Anhaltung erfolgte nach Gründen, die das Gericht für hinreichend gehalten

*) Robinson 5. — pag. 293.

hat, und gegen das Betragen der Parthei selbst war durchaus nichts einzuwenden. Zu Folge des Princips, welches ich aufgestellt, wird der Fall, bei der Application desselben, von der Art und Weise abhängen, wie ihr Agent sich benommen, und ob der Verlust ihm unmittelbar zuzuschreiben sey." Er fand hierauf, dafs das Schiff durch das Mifsverhalten des Prisenmeisters verloren gegangen sey, und endigte damit, dafs er sagte: „Es ist ohne allen Zweifel ein unglücklicher Fall, — miserando vel hosti, — von dem Reclamanten selbst zu bedauern, wenn er sich als den Feind von dem Captor ansieht. Allein für mich ist es unmöglich, bei dem Gesetzesprincip vorbeizusteuern, dafs der Principal civiliter für die Handlung seines Agenten verbunden sey. Ich bin in der Nothwendigkeit, den Ausspruch zu thun: dafs der neutrale Reclamant zu seinem Eigenthum berechtiget, und zu befehlen, dafs der Werth desselben ihm zu ersetzen sey." Die Fregatten-Capitaine mufsten den Werth des Schiffes mit Pfd. St. 2284. 11. bezahlen und die Fracht mit Pfd. St. 2608.

Das Altonaer Schiff Indianer, Capit. Hellmer, war auf einer Reise von Bordeaux nach St. Thomas in Montserat aufgebracht, und wurde freigesprochen. Der Captor appellirte; das Schiff wurde zu Pfd. St. 7000 Westindisch Courant taxirt, aber zu Pfd. St. 4760 Cour. verkauft. Der Captor liefs die eingeleitete Appellation desert werden. Der Reclamant bestand auf den taxirten Werth, die Englischen Rechtsgelehrten behaupteten aber, dafs er nur für den Verkaufspreis in Montserat gericht-

liche Hülfe gegen den Captor, seinen Bürgen, oder diejenigen, in deren Händen der reine Ertrag des Verkaufs nachgespürt werden könnte, hätte.

In dem Falle des Schiffes Enterprize, Capitain St. Barbe, den wir weiter unten berühren werden, hatte der Amerikanische Reclamant durch die Schuld eines Englischen Kapers, Pfd. St. 11553 verloren. Das Schiff wurde in Barbadoes ohne Kosten- und Schadens-Ersatz freigesprochen. Der Amerikaner versäumte die Reclamation, und erhielt späterhin auf alle seine Vorstellungen nur Pfd. St. 3750, — den Belauf der Fracht für den Transport der auf seinem Schiffe, während es Prise war, nach Barbadoes gebrachten Soldaten, — von der Regierung ex capite gratiae ersetzt.

In dem Falle des Schiffes die beiden Susannen, Capitain Brarens; wo eine Ladung auf ferneren Beweis freigesprochen war, die während des Processes in Livorno verkauft wurde, sagte Sir Wm. Scott: „Das Gericht wünscht, daſs dem Reclamanten volles Recht widerfahre; allein in Hinsicht der Ladung kann dies nicht geschehen. Da die Anhaltung durch die Erkennung des ferneren Beweises justificirt ist, so kann davon nicht mehr die Rede seyn. Die Frage ist sodann noch: ob die Captoren so unregelmäſsig verfahren haben, um dadurch verantwortlich zu werden?“ Da er diese Frage verneinte: so sprach er sie vom Schadensersatz frei.

Die Ladungen der Schiffe Maria, Capitain Yörtz, und Vrouw Johanna, waren auf Ordre der Admira-

lität gelöscht. Durch Einbruch wurden sie im Packraume bestohlen, und die Captoren für den Verlust, weil Fuhrleute, Wirthe, und dergleichen Leute für Einbruch verantwortlich sind, in Anspruch genommen. Sir Wm. Scott sagte: „Ich denke nicht, dafs die Captoren für einen Verlust verantwortlich sind, der in Hinsicht der Waaren eintrat, während sie unter gerichtlicher Ordre gelöscht waren. Haben die Captoren die gehörige Sorgfalt angewandt: so sind sie zu entschuldigen. Man mufs sie nothwendigerweise einer Nachlässigkeit zeihen, um sie als verantwortlich in Anspruch zu nehmen.“ *)

Von einem incompetenten Gerichte auf Domingo waren mehrere Schiffe condemnirt. Die Genommenen wendeten sich an die Englische Admiralität. In dem Falle der Hulda, Capit. Mills, sagte Sir Wm. Scott in Gemäfsheit obiger Grundsätze: „Es mag passend seyn, anzunehmen, dafs eine Zeit existiren mufs, in welcher der Genommene den Captor nicht mehr zwingen kann, zur Adjudication zu schreiten. Ich kenne aber keine bestimmte Zeit gegen Zulassung eines Reclams, noch von irgend einem Mittel, wodurch der Captor sich beschützen kann, als dafs er sich um Adjudication an ein competentes Tribunal wendet. Geht er zu gar keinem, so begeht er ein grofses Unrecht; wendet er sich unglücklicher Weise an ein incompetentes Gericht: so kann er zwar gegen die Beschuldigung eines grofsen

*) Robinson 4. — pag. 353.

Unrechtes sich schützen, aber er muſs dennoch dem Reclamanten in dem competenten Gerichte Rede stehen." *)

Das Schwedische Schiff Carolina, Capitain Nordquist, **) war in Italien in Requisition gesetzt, Französische Truppen nach Egypten zu bringen, und versegelte von dort in Ballast, nachdem der Englische Admiral vor Alexandrien erlaubt hatte, daſs alle gesetzlich employirte neutrale Schiffe den Hafen verlassen dürften, und war von den Engländern genommen, in deren Besitz es verloren ging. Sir W$^{m.}$ Scott sprach die Captoren von Schadensersatz frei, weil das Schiff, seinem Ermessen nach, nicht von dem Makel frei gewesen sey, den es sich durch den feindlichen Transportdienst zugezogen hatte, und verweigerte den Befehl zur Auslieferung von Wechseln auf die Französische Regierung für die Fracht, die am Borde gefunden waren. Er betrachtete sie als das pretium laesae fidei, und sagte: „Giebt es ein Gesetz, welches allgemeiner ist, als dieses, daſs Gerichtshöfe keinem illegalen Contracte Kraft geben dürfen? Darf man fordern, daſs die Admiralität Hülfe leisten soll, einem Contracte Wirksamkeit zu geben, der in offenbarer Verletzung des Völkerrechtes geschlossen ist, desjenigen Gesetzes, welches das Admiralitätsgericht aufrecht erhalten soll?"

In dem Falle des Schiffes Washington, Capitain Williamson, kam der gesetzliche Ausdruck, daſs die

*) Robinson 2. — pag. 239.

**) l. c. 4. — pag. 262.

Prise nach einem passenden Hafen zu bringen sey, zur Sprache, indem die Genommenen behaupteten, dafs für dieses nach London bestimmte Schiff, Jersey kein passender Hafen gewesen sey. Dies wurde auch, und Schäden und Kosten in Folge davon, erkannt, am 18ten April 1806. *)

Das Russische Schiff Maria Pawlowna, Capitain Hemmer, war, gutwillig von dem Captor freigegeben, wieder unter Segel gegangen, und hatte hierauf seine Kosten von dem Captor verlangt. Sir Wm. Scott sagte, den 15ten Jan. 1806: „Hätte er eine Absicht gehabt, den Captor wegen Kosten belangen zu wollen: so hätte er sub modo sein Anerbieten der Freigabe annehmen sollen. Dagegen wurde die Freigabe, wie sie unbedingt angeboten war, unbedingt angenommen, und mufs daher so ausgelegt werden, als wenn sie beiden Partheien eine Amnestie zusichere. Nun können Partheien, nachdem alle Papiere restituirt sind, nicht in das Gericht kommen und den Captor einer ungerechten Anhaltung zeihen, wenn sie in Folge der Rückgabe die Gelegenheit verloren haben, sich selbst zu vertheidigen. Der Genommene mufs den Nachtheil mit dem Vortheil der Freigabe nehmen.“ **)

Das Schiff William, Capitain Hastie, war dadurch verloren gegangen, dafs der Prisenmeister beim

*) Robinson 6. — pag. 275.

**) l. c. 6. — pag. 237.

Einlaufen in Jersey keinen Lootsen gehabt und sich unseemännisch benommen hatte. Dies war das Gutachten der Leute aus dem Trinity-Hause, die Sir W[m.] Scott bei seiner Entscheidung zu Rathe zog, und daher decretirte er den 17ten December 1806: daſs der Werth des Schiffes ersetzt werden sollte. Ueber den Grad der Sorgfalt, den man von den Captoren fordern könne, sagte er: „Man behauptet, sie haben nur so viele Sorgfalt zu nehmen, als sie für ihr eigenes Gut gebrauchen. Ich halte dies aber nicht für das rechte Criterion solcher Fälle; denn ein Mann mag rücksichtlich seines eigenen Gutes, im Augenmerk auf besondere Vortheile, oder weil er zu Wagnissen geneigt ist, Gefahren übernehmen, welches aber in Betreff von Eigenthum anderer Leute nicht zu vertheidigen seyn würde, dessen Bewachung durch eine Gewalthandlung ihm zugefallen ist. Wenn Eigenthum einer Person von jemandem überlassen wird, der mit ihrem Charakter und mit der Sorgfalt, die sie für ihr eigenes Gut beweist, bekannt ist, oder von der solches supponirt werden kann; so mag Obiges ein vernünftiges Criterion seyn. In Capturfällen aber giebt man von keinem freiwilligen Zutrauen Beweise, noch wählt man willkührlich die Person, deren Sorgfalt man sein Eigenthum überläſst. Es ist ein Zwangsact, zwar einer zu rechtfertigenden Gewalt, aber dennoch einer Gewalt, die von dem Rheder jede Responsabilität für die unklugen und unvorsichtigen Handlungen des Prisenmeisters entfernt. Es ist daher nicht hinreichend, daſs eine Person in einer solchen Lage so viele Sorgfalt beweiset, als wie sie für ihre eigene Sache beweisen

würde. Das Gesetz fordert, daſs überhaupt kein Mangel an gehöriger Sorgfalt obwalten soll.“ *)

Von der Gefährlichkeit des Widerstandes abseiten neutraler Schiffe haben wir schon in dem Abschnitte von dem Capitain gehandelt. Daſs die Widersetzlichkeit einer Convoy Condemnation in Hinsicht der Schiffe die unter ihrer Bedeckung gehen, zur Folge habe, war in dem Falle der Maria, Capitain Paulsen, **) entschieden, und ist jezt durch den Petersburger Tractat von 1801 dahin bestimmt, daſs

> nur blos Staatskriegsschiffe und keine Privatkriegsschiffe das Recht haben, Schiffe unter Convoy zu visitiren. ***)

Bei den Schwedischen Convoyfällen hofften die Hanseatischen Ladungs-Interessenten, daſs man eine Ausnahme zu ihrer Gunst machen werde. Sir Wm. Scott aber sagte in dem Falle Elsabe, Capitain Maas: ****)

„Ich bin der Meinung, daſs, da in den Certepartien ausdrücklich gesagt ist, „daſs das Schiff unter Convoy gehen soll,“ der Reclam nicht Statt finden kann. Ich will selbst einmal annehmen, daſs obige Verpflichtung nicht Statt gefunden hätte, der Capitain

*) Robinson 6. — pag. 319.

**) l. c. 1. — pag. 340.

***) Browne Law of the Admiralty. Vol. 2. Pag. 514.

****) Robinson 5. — pag. 173.

machte mit der Convoy Gesellschaft. Man mufs annehmen, dafs die Instructionen derselben ihm bekannt waren. Er giebt seine Ladung unter illegalen Schutz. Man mufs annehmen, dafs dies mit gehöriger Bewilligung der Eigenthümer und zu ihrem Besten geschieht. Es ist nicht der Fall einer unvorhergesehenen Verlegenheit, die ein Schiff auf der See überfällt, in welchem die Thatsache selbst den Beweis gewährt, dafs die Eigenthümer unschuldig und unwissend seyn müssen und in welchem das Gericht angenommen hat, dafs sie zu absolviren wären."

In dem Falle der Spanischen Schiffe La Purissima Concepcion und St. Juan Baptista, die, da sie von keinem auswärtigen Kriege wufsten, von Engländern angehalten waren, äufserte Sir W. Scott sich so über die Umstände des Falles: *) „Die Genommenen behaupten, sie hätten die Englischen Schiffe für Berberesken gehalten und deshalb die Englischen Böte nicht an Bord kommen lassen wollen. Ihr ganzes Verfahren ist durchaus verschieden von dem Falle einer criminellen Widersetzlichkeit gegen einen gesetzlichen Kreuzer, da durchaus kein Grund vorhanden ist, zu supponiren, weder dafs die Spanier wufsten, dafs die angreifenden Schiffe gesetzliche Kreuzer waren, noch dafs ihnen selbst neutrale Pflichten oblägen. Nichts fiel weiter vor, als dafs das Begehren, an Bord kommen zu dürfen, abgeschlagen

*) Robinson 5. — pag. 33.

wurde. Es wurde nicht geweigert, die Papiere vorzuzeigen. Es erhellt selbst nicht einmal, dafs sie verlangt wurden. Die Böte, anstatt ihre Untersuchung weiter fortzusetzen, kehrten nach ihren Schiffen zurück; hierauf machten die Spanischen Schiffe Miene zu entfliehen. Bei der Voraussetzung, dafs die Besucher Seeräuber wären, war weiter nichts zu thun. Selbst wenn man gewufst hätte, sie wären gesetzliche Kreuzer: so glaube ich nicht, dafs ein blofser Versuch vor der Besitzergreifung zu entwischen, je so angesehen worden ist, als folge darauf die Condemnation. Bei der Verhandlung hat man viel Gewicht auf die Conversation mit den Spanischen Befehlshabern gelegt, da sie ihre Furcht vor einem Kriege zwischen Spanien und England bei einem Kriege zwischen England und Frankreich geäufsert hatten, und man folgert daraus, dafs sie deshalb beschlossen hätten zu entfliehen, und weil sie die Kreuzer für Englische gesetzliche Kreuzer gehalten hätten. Es kommt mir nicht unnatürlich vor, dafs sie bezweifelten, was man ihnen sagte, dafs nämlich dies Land Krieg mit Frankreich und Holland, aber nicht mit Spanien habe. Allein würde die Folge davon seyn, dafs sie sich eines Versuches, neutrale Pflichten zu verletzen, schuldig gemacht hätten? — Sollten sie damit imputirt werden, so müfsten sie sich selbst für Neutrale und nicht für Feinde gehalten haben. Daher, wenn auch die Widersetzlichkeit viel stärker gewesen wäre, als sie erhellt gewesen zu seyn: so hätte sie doch sowohl aus dem Gesichtspuncte, die Kreuzer wurden bei den obwaltenden Umständen für Seeräuber ge-

halten, oder aus dem Gesichtspuncte, die Spanier argwöhnten einen Krieg zwischen England und Spanien, für Folgen eines unschuldigen Irrthums gehalten werden müssen. Ich bin daher der Meinung, dafs die Captoren ihre Beschuldigung nicht gehörig dargethan haben."

Unserer Meinung nach giebt es dreierlei Arten von Seegebiet.

1. Die Seestrecke längs dem Meere, die von einer Kanonenkugel vom Ufer aus bestrichen werden kann.

Es ist die Frage: wo endigt das Ufer? am Ende der grünen Weiden oder an dem äufsersten Strandpuncte, wohin eine Kanone hätte transportirt und von wo aus der Terror armarum hätte verbreitet werden können? — Wir glauben, dafs solche Strandstrecken, worauf nur zur Ebbezeit von der Küste aus Geschütz hätte hingebracht werden können, divisii imperii zwischen Land und Meer sind; dafs eine Captur, die zur Ebbezeit Statt fand, auf die Weise anders müsse beurtheilt werden als zur Fluthzeit, und wir glauben diese Meinung aufser der Natur der Sache in den Aeufserungen von Sir W^m. Scott bei der Entscheidung über das Schiff de twee Gebroeders, Capitain Northolt, begründen zu können. *)

*) Robinson 3. — pag. 342.

2. Meerbusen und Seestrecken zwischen benachbarten Inseln.

Die Engländer haben die Neutralität solcher Seestrecken am mehrsten im neutralen Zustande verfochten und aufrecht erhalten. Wenn die Ostsee nicht gewöhnlich ein mare clausum wäre, so müſste das Seeterritorium dieser Art einen wichtigen Gegenstand für Dänemark abgeben.

Die Engländer nennen Seestrecken zwischen Vorländern: the Kings Chambers; z. B. die Strecke zwischen Northforeland und Southforeland, zwischen Lands-End und Milford.

Den 12ten März 1675 wurden die Schwedischen Schiffe St. Andrew und St. John von einem Brandenburgischen Kaper bei Blystard genommen. Sie reclamirten den Schutz of the Kings Chambers. Sir Leoline Jenkins, der darüber zu berichten hatte, äuſserte:

Daſs eine Beleidigung und Vergewaltigung in einer of His Majestys Chambers erwiesen sey, woselbst den Gesetzen zu Folge alle Kauffahrteischiffe in Sicherheit seyn sollen und alle und jede Art von Feindseligkeit verboten sey, und woselbst alle Partheien, selbst diejenigen die mit einander in Feindschaft sind, auf gleiche Weise geachtet werden sollen. *)

*) Handbuch des practischen Seerechtes der Engländer und Franzosen. 1ster Theil, pag. 48.

Da die Engländer in ihren Händeln mit Amerika das Gesetz der Reciprocität befolgen zu wollen sich erbieten: so giebt es keinen Gegenstand, den die neutralen Seemächte bei einem Seekriege, worin England verflochten ist, näher ins Reine zu bringen suchen sollten, wie die Ausdehnung und Grenzen ihres neutralen Seegebietes. Es wäre der Mühe werth, aus den speciellen Seecharten darüber Charten aufnehmen zu lassen, worin die Seegebiets - Grenzen bei Mündungen und Buchten scharf bezeichnet wären.

Von einer Dänischen Kaperadmiralschaft waren 1 oder 1½ Meilen von Schellhorn, mehr als 2 Seemeilen von der Oldenburgischen Küste bei der Jahde, 7 Schiffe von dem Werthe einer halben Million Thaler genommen, die unter Englischer Convoy mit Englischen Waaren dem Continent zusteuerten. Mit zweien dieser Schiffe flüchteten die Dänen nach Eckwarden im Oldenburgischen, woselbst, obgleich die Jahde mehr ein Meerbusen als ein Fluſs ist, Oldenburgische Küsten nicht an beiden Seiten der Jahde sind, und die Oldenburgische Küste sich selbst nicht bis zum Ort der Wegnahme ausdehnt, Oldenburgischer Seits behauptet wurde, daſs die Prisen im Oldenburgischen Fahrwasser genommen wären. Die Prisen wurden gelöscht, und die Engländer fanden Mittel, hierauf die Schiffe und späterhin die gelöschten Ladungen wieder abholen zu können. Das Prisengericht in Flensburg erachtete keine Verletzung des Oldenburgischen Seegebietes und condemnirte die Schiffe. Obgleich die Prisen für die rechtmäſsigsten zu erachten

sind, die nach dem Völker- und dem Kriegsrechte gedacht werden können: so ist doch bis jetzt keine Execution des Urtheils erfolgt, da, während Oldenburg in Französischer Gewalt war, man bei der Behörde in Paris ungewiſs war, wer die Urtheile gegen die Ladungs-Interessenten zu vollziehen habe.

3. Das Seegebiet in den Mündungen der Flüsse.

Ein Fluſs ist, sagt Stypmann,*) ein Ablauf von Wasser in einem Bette zwischen Ufern.

Wie weit erstreckt sich ein Fluſs? So weit, wie sich die Vorländer der beiderseitigen Ufer ausdehnen, so weit, bis der Fluſs in die See kommt. **) (Sir Wm. Scott.) Wenn der berühmte Rechtsgelehrte hinzusetzt, es mögen Sandbänke und Untiefen jenseits der Vorländer seyn, Boyen mögen daselbst liegen, und sie mögen bei der hohlen Ebbe von der See zu unterscheiden seyn. Was sind sie aber, wenn die Fluth herankommt, oder zur halben Fluthzeit? — Ununterscheidbare Theile des Oceans, undique Pontus, so scheint es uns dagegen,

daſs das Seeterritorium eines Flusses (dessen beide Ufer einem Herrn gehören) so weit anzunehmen sey, wie das Bett im Wasser fortdauert, und so weit als die Schiffe nicht auſser diesem Bette segeln können.

*) in jure maritimo. — pag. 225.

**) Robinson 3. — pag. 342.

Wenn daselbst Seetonnen liegen, so sind diese, wenn auch keine Beweise des Territorii, doch Beweise, dafs der Staat, der sie gelegt, dort die Menschen gegen die Gefahren der Elemente in Friedenszeiten in Schutz nimmt, und es ist kein Grund anzunehmen, warum er sie auch dort nicht gegen Kriegsmolest zu schützen berechtiget sey. Sir W. Scott ist auch an obiger Stelle weit entfernt, das Gegentheil zu behaupten, indem er hinzusetzt: „Ich wage über die Sache bestimmt nicht mehr zu behaupten, als dafs die Natur solcher Seepassagen für divisi imperii angenommen werden müfsten, nämlich zwischen Land und Meer, und es scheint, dafs, wo die See Schifffahrt zuläfst, sie eher für Theile der See als des Landes zu halten sind.“ — Sobald nicht aufser dem Flufsbette geschifft werden kann, oder das Flufsbett innerhalb Baken und Tonnen liegt, so scheint uns dies das sichere Criterion in seeterritorialrechtlicher Hinsicht den Anfang eines Flusses annehmen zu können.

Innerhalb des neutralen Seegebiets üben die neutralen Staaten selbst die Jurisdiction, und von den Gerichten der Kriegführenden müssen sie auf Anhalten der neutralen Staaten dahin verwiesen werden.

Dieses ist ein äufserst delicater Punct im Seerechte. Bisher waren die Staaten zu Reclamen der Art sehr ungeneigt, weil, wenn sie mit ihrem Reclam bei den Kriegführenden nicht reüssirten, sie zu befürchten hatten, dafs der Schadenleidende Regrefs gegen sie nehmen

mögte. In dem Falle des Amerikanischen Schiffes the Ant, Capitain Parrot, und bei anderen Gelegenheiten haben wir die Schwierigkeit dieser Art Reclame empfunden.

Es leidet keine Frage, daſs ein Privatseekrieger nicht allenthalben in den Gewässern seines eigenen Landes, selbst auf der Station von Kriegsschiffen seiner Nation, Anhaltungen machen dürfe, weil das Gegentheil die Zwecke des Krieges verhindern würde; aber ganz davon verschieden ist die Frage: ob alliirte Kriegsschiffe innerhalb des Seegebietes eines Alliirten sich Stationen erlauben und Capturen innerhalb desselben vornehmen dürfen? Wir sind der Meinung, daſs die Stationirung nicht zu dulden und die Cognition der zufällig angehaltenen Schiffe dem Lande zugehört, in dessen Seegebiet die Anhaltung erfolgte und nach seinen Gesetzen zu beurtheilen ist, weil der Alliirte nicht berechtigt ist, den Verkehr den sein Alliirter mit Nationen hat, mit denen der Captor im Kriege, der Alliirte aber im Frieden lebt, zu stören. Dieser Gegenstand ist oft zwischen Frankreich und Dänemark streitig gewesen, und schlieſslich die Cognition über dergleichen Anhaltungen von Frankreich Dänemark zugestanden.

In der Sache des Schiffes Harper war eine groſse Discussion darüber: ob die Distance des Territorii von dem Graslande oder von dem äuſsersten festen Strande in Hinsicht der Eyder anzunehmen sey. Dies von den Franzosen vor der Eyder genommene und nach Frie-

drichstadt an diesem Flusse aufgebrachte Schiff wurde freigegeben.

Die Amerikanische Regierung reclamirte das Amerikanische Schiff Anna, Capitain La Porte, genommen in der Mündung des Amerikanischen Flusses Missisippi. Sir W$^{m.}$ Scott sagte: „Wir wissen alle, dafs die Gesetzesregel über diesen Punct ist: terrae dominium finitur ubi finitur armorum vis, (das Gebiet des Landes endet da, wo die Kraft der Waffen endiget,) und seit der Einführung der Feuerwaffen hat man diesen Bereich des Gebiets auf 3 Englische Meilen fast allgemein angenommen. Hier entsteht aber die Frage: was für die Küste zu rechnen sey? da bei der Mündung des Missisippi eine Menge kleiner Inseln vorhanden sind, die aus Erde und Treibholz sich angesetzt haben. Man behauptet, dafs diese nicht als Theile des Amerikanischen Territorii anzusehen sind, dafs sie eine Art von Niemandsland sind, nicht consistent genug, um die Zwecke des Lebens zu befriedigen, unbewohnt, und blofs besucht, um Vögel zu schiefsen und Nester auszunehmen. Man behauptet, dafs die Linie des Territorii blofs von dem Fort Balise an, welches die Spanier erbaut hatten, zu rechnen sey. Ich bin der entgegengesetzten Meinung. Ich denke, dafs der Schutz des Territorii von diesen Inseln an mufs gerechnet werden, da sie der natürliche Anfang der Küste sind, an welche sie grenzen und von der sie genommen sind. Ihre Elemente sind unmittelbar von dem Territorio genommen und Amerikanisch, nach den Grundsätzen über Alluvion. Man

denke, welches die Folgen seyn würden, wenn diese Gattung von Ländern nicht als Nebenstücke des Hauptlandes und als innerhalb der Gränzen des Territorii liegend sollten betrachtet werden! — Dies ist hinreichend, die Trüglickeit des Argumentes an die Hand zu geben, welches aufgestellt ist, zu zeigen, daſs sie kein Theil des Amerikanischen Territorii sind. Ob die Inseln nun von Erde oder Felsen sind, dies ändert das Eigenthumsrecht nicht, da das Recht des Eigenthums nicht von dem Bestandtheile des Bodens abhängt." Sir W^m. Scott pflichtete im Verfolg der Discussion so weit der Meinung von Bynkershoeck bei, daſs von einem Kaper, der sich nichts in seinem Betragen vorzuwerfen hätte, (z. B. nicht die Mündung eines neutralen Flusses zu seinem Schlupfwinkel macht,) der ein Schiff auſser dem neutralen Territorio aufgefordert hätte, sich untersuchen zu lassen, wenn dieses Schiff zu solchen gänzlich unbewohnten Inseln geflohen wäre, und er, ohne Beleidigung oder Schaden gegen irgend jemanden, ruhig Besitz von seiner Beute genommen hätte, nicht gesagt werden könne, seine Captur sey an und für sich illegal. Er condemnirte aber den Kaper in Schaden und Kosten, weil er seine Station im Missisippi genommen gehabt hatte. *)

Die Vrouw Anna Catharina, welches Schiff bei St. Michael in Portugal von einem dort ausgelaufenen Englischen Kaper genommen war, wurde von der

*) Robinson 5. — pag. 385.

Portugiesischen Regierung reclamirt. Sir W$^{m.}$ Scott sagte: „Die Sanction, die ein Reclam erhält, dadurch, dafs die Verletzung eines neutralen Territorii vorgeschützt wird, ist sicher sehr grofs. Wenn die Thatsache klar ist, so werden alle andere Rücksichten dadurch beseitiget. Die Captur fällt weg, das Eigenthum mufs zurückgegeben werden, selbst wenn es auch wirklich dem Feinde gehört. Man mufs sich aber dabei erinnern, dafs neutrale Staaten aufserordentlich exponirt sind, durch die interessirte Darstellung derjenigen, die begierig sind, ihren Schutz zu erhaschen, mifsgeleitet und hinters Licht geführt zu werden. Der Territorial-Reclam ist daher für eine Sache stricti juris zu halten, und mufs klar und durch unanfechtbare Beweise ausgemacht werden. Das Recht, feindliches Eigenthum anzuhalten, ist ein Recht, welches sich, im Allgemeinen gesprochen, überall ausdehnt, wo man nur das Eigenthum findet. Der Schutz des neutralen Gebiets ist eine blofse Ausnahme von der allgemeinen Regel; es ist daher durchaus nicht respectwidrig, gegen irgend eine Regierung die Thatsache, auf welche ein solcher Reclam beruht, genau zu untersuchen. — Hätte der Kaper diese Wegnahme in einem neutralen Hafen gemacht, oder weil er in einem neutralen Hafen lag, in der Absicht, diesen Hafen zu seiner gewöhnlichen Station für Capturen zu machen, so würde ich diese Praxis auf die stärkste Weise mifsbilligen; aber liegt ein Kaper zufällig in einem neutralen Hafen, und sieht einen Feind sich nähern: so mag er auslaufen und ihn nehmen, ohne den Frieden und die Immunitäten des neutralen Hafens

zu verletzen, wenn die Wegnahme nur aufser den Limiten des Hafens erfolgt." Da die Beweise im vorliegenden Falle dieses nicht darthaten, und die Untersuchung über den Ort der Wegnahme, wie in vielen Dänischen (von den Engländern freierkannten) Fällen, nicht sogleich von Amtswegen vorgenommen war: so wurde das Territorium nicht für verletzt angenommen. *)

Das vormals Spanische Schiff Purissima Concepcion, Capitain Ancres, war ganz nahe bei der Spanischen Küste von den Franzosen den Engländern auf Spanischem See-Territorio abgenommen, während Spanien im Frieden mit England war, und das Pariser Prisenconseil hatte auf die Verhöre des Gouverneurs von Algesiras es condemnirt. Es wurde während des Krieges zwischen Spanien und England von einem Engländer wiedergenommen, dem der vorige Englische Eigenthümer es streitig machte und es gegen Berglohn zurück verlangte; welches aber den 13ten Juny 1805 aberkannt wurde, weil nur die beleidigte Regierung, nach Englischen Principien, das verletzte Territorium zur Sprache bringen kann, und angenommen wurde, dafs die Pariser Condemnation das Eigenthum dem ursprünglichen Captor dergestalt übertragen hätte, dafs er es veräufsern könnte. **)

Die Eliza Ann und zwei andere Amerikanische Schiffe waren den 11ten August 1812 in Hanöe Bucht

*) Robinson 5. — pag. 18.

**) l. c. 6. — pag. 47.

von Engländern angehalten, welche die Schweden in puncto des verletzten Territorii reclamirten. Sir Wm. Scott betrachtete in seiner Entscheidung vom 9ten März 1813 Hanöe Rhede als eine Brittische Besitzung und sagte: „Die bloſse Nachbarschaft von Schweden ändert den Fall nicht. Wenn zwei Länder nur durch einen schmalen Raum getrennt sind, so folgert sich nicht, daſs die eine Macht nicht das Recht habe, die Befugnis des Krieges innerhalb dieses Raumes auszuüben, bloſs weil sein Nachbar Ungemach davon haben kann.“ Er berief sich darauf, daſs niemand, im Falle einer Neutralität von Spanien, leugnen würde, daſs England das Recht der Captur in der Straſse von Gibraltar habe, und da er überdies es widerstritt, daſs Schweden zur Zeit der Captur in einem vollkommen neutralen Zustande erachtet werden konnte, so verwarf er den Reclam. *)

Wir schlieſsen diese Bemerkungen mit der Regel, die Herr Portalis bei der Entscheidung über das Amerikanische Schiff la Perle, Capitain Laltimer, aufstellte. **) „Die Regel von 2 Lieues (Ausdehnung des Seegebietes) supponirt weniger in dem Souverain das Verlangen, seine Herrschaft auszubreiten, als das Unglück zu beschützen, und demselben einen Zufluchtsort gewähren zu können, und ist daher wie eine wahre Gemeinwohlthat an- und aufzunehmen.“

*) Dobson I. — pag. 251.

**) Handbuch I. — pag. 97.

Zu den Zeiten des unglücklichen sogenannten Continentalsystems wurde der Handel mit dem Feinde für eine verdienstliche Sache gehalten. Die öffentliche Meinung bildete eine Opposition gegen die Maafsregeln der Staaten, die mächtiger wirkte wie das Vehmgericht im Mittelalter. Tausend Mifsbräuche schlichen sich in die bürgerliche Gesellschaft ein, und drohten alle Bande derselben zu lösen.

Man sollte indefs nie den richtigen Gesichtspunct über diesen Gegenstand verlieren. Vattel sagt in Beziehung auf diesen Handel: „Wenn der Souverain eines Volkes einem anderen den Krieg erklärt, so nimmt man an, dafs das eine Volk dem anderen Krieg erklärt, denn der Fürst stellt die Nation dar und handelt im Namen der ganzen Gesellschaft, und die Nationen haben mit einander nichts zu schaffen, als collective genommen. Die Nationen sind daher gegenseitig Feinde, und alle Unterthanen der einen sind daher Feinde von allen Unterthanen der anderen, und der Gebrauch ist der Theorie gemäfs.“ *)

Sir W^m. Scott sagte: „In der See-Jurisprudenz Englands existirt eine allgemeine Regel, wodurch aller Handel mit den Feinden des Reiches untersagt ist, wenn er nicht für einzelne Fälle durch Licenzen erlaubt wurde. Diese Regel ist auch nicht einmal diesem Lande allein eigen.“ Bynkershoeck hat sie als ein allgemeines

*) Lib. 3. Cap. 5. No. 70.

Gesetzesprincip aufgestellt. Es ist kein Zweifel, sagt er, dafs, der Natur des Krieges zu Folge, der Handel zwischen Feinden aufhören müsse. Wenn auch kein specielles Handelsverbot ergeht, so ist dennoch, nach dem Rechte des Krieges, der Handel verboten; dies folgert sich aus dem Kriege selbst. Er fährt dann fort zu bemerken, dafs das Interesse des Handels und die Nothwendigkeit, gewisse Waaren verbrauchen zu müssen, die Regel in so weit zuweilen entkräftet haben, dafs verschiedene Arten von Handelsbranchen freigelassen sind, wenn der Fürst es für seine Unterthanen zweckdienlich hielt. *) Dies scheint das Gesetz Hollands gewesen zu seyn. Valin **) erkennt es für das Gesetz Frankreichs; aus dem Falle des Schiffes Fortuna ***) folgert es sich, dafs Spanien nach eben der Regel handelte, und, ohne mich zu übereilen, darf ich behaupten, dafs fast alle Europäische Staaten ähnliche Gesetze haben.

Zufolge der Englischen Constitution hat der König allein das Recht, Krieg zu erklären und Frieden zu stiften. Er, der die Macht hat, den Krieg ganz zu heben, hat auch die Macht, einen Theil desselben zu heben, indem er Handelsverkehr, welches eine specielle Aufhebung des Krieges ist, da erlaubt, woselbst er es nothwendig hält. Es können Fälle seyn, wo dieses

*) Bynkershoeck Quaestiones juris publici. L. I. C. 3.

**) L. 3. — 6. — 3.

***) Robinson I. — pag. 212.

sehr passend seyn mag. Allein es geziemt den Individuen nicht, nach ihren eigenen Handelsbegriffen und nach bloſsen Handelsansichten, und möglicherweise nach Ansichten ihres eigenen, mit dem allgemeinen Interesse des Staates nicht sehr vereinbaren Privatvortheiles, über die Paſslichkeit der Gelegenheiten zu urtheilen. Dem Staate allein, nach seinem erweiterten Gesichtskreise von der Staatswirthschaft und von allen Umständen, die mit einem solchen Verkehr zusammenhängen, kommt es zu, festzusetzen, ob, und unter welchen Bedingungen, ein Verkehr erlaubt sey. Meiner Meinung nach sollte kein Princip heiliger gehalten werden als dieses, daſs ein solcher Verkehr auf keine andere Weise Statt finden könne, als durch die directe Erlaubniſs des Staates. Wer kann gleichgültig gegen die Folgen seyn, die entstehen können, wenn zu Kriegszeiten jeder ein Recht hätte, Handelsverkehr mit dem Feinde zu treiben, und unter diesem Vorwande Mittel hätte, jede andere Art des Verkehrs zu betreiben, die ihm passend scheinen mögte! Der Zwang für das Publicum mag groſs seyn, aber wo ist auf der andern Seite der Zwang, wenn der Kaufmann, bei einer solchen Lage zweier Länder, genöthigt ist, seinen Handel zwischen den Ländern (wenn er zulässig ist) unter den Augen und der Controlle der Regierung zu führen, welche die Sorge für die öffentliche Sicherheit auf sich hat?

Ein anderes, weniger mit der Politik verwandtes Gesetzesprincip, welches aber eben so allgemein aufgestellt als directe in seinen Wirkungen ist, verbietet diese

Art von Verkehr, als von Grund aus unverträglich mit den Verhältnissen, welche zu der Zeit zwischen den beiden Ländern obwalten, und dieses ist die gänzliche Unfähigkeit der Unterthanen des einen Landes, einen Contract durch die Zuflucht zu den Gerichten des andern Landes zu erzwingen. Nach den Gesetzen fast aller Länder führt der Character des Feindes die Unfähigkeit mit sich, gerichtlich erscheinen zu dürfen, oder, nach der Sprache der Juristen, Personam standi in judicio zu haben. Die Gesetze unseres eigenen Landes wenden diesen Grundsatz mit grofser Strenge an. In unseren völkerrechtlichen Gerichten ist derselbe Grundsatz angenommen; sie sind in so weit Brittische Gerichtshöfe, dafs kein Mensch, der ein Feind ist, eine Klage darin anstellen kann, es sey denn unter besonderen Umständen, die ihn pro hac vice von dem Charakter eines Feindes entkleiden. Uebrigens ist der Feind gänzlich exlex. Selbst in Ranzionsfällen, welches Contracte sind, die ex jure belli entstehen, und als so entstanden geduldet werden, wurde es dem Feinde nicht erlaubt, in seiner eigenen Person die Bezahlung der Ranzions-Summe einklagen zu dürfen, sondern diese wurde durch eine Klage erzwungen, welche in dem Namen der eingekerkerten Geifsel in ihrem Heimathslande angestellt wurde, ihre Freiheit zu bewirken. Ein Zustand der Dinge, in welchem keine Contracte erzwungen werden können, kann keinen legalen Handel herbeiführen. Wenn die contrahirenden Partheien kein Recht haben, die Erfüllung des Contractes zu erzwingen, noch selbst in einem Gerichtshofe zu dem

Ende erscheinen zu können, kann es da einen stärkeren Beweis geben, daſs das Gesetz selbst eine gesetzliche Unfähigkeit auf den Contract präge? Solchen Geschäften ist keine Sanction gegeben, sie haben keine legale Existenz, und alles in diesem Handel unternimmt man ohne den Schutz der Gesetze und gegen ihre Auctorität. Bynkershoeck drückt sich mit groſser Stärke über dieses Argument aus, *) indem er behauptet, daſs die Gesetzlichkeit des Handels und der gegenseitige Gebrauch der Gerichte unzertrennlich sey. Er sagt, Handelsfälle wären in dieser Hinsicht unzertrennlich von anderen. Wenn man dem Feinde einmal erlaubt, eine Klage anzustellen: so ist es schwierig den Grund dazu aufzufinden, und ich habe nicht dahinter kommen können, daſs man je eine Distinction der Art gemacht habe. Nach diesen und anderen Gründen ist es die festgesetzte Regel der Englischen Admiralität gewesen, die von der oberen Instanz bestätiget ist, daſs nämlich bei dem Handel mit dem Feinde das Eigenthum, falls keine Königliche Licenz dabei ist, der Confiscation unterworfen sey, und die eminentesten Rechtsgelehrten, die in dem Obergerichte sitzen, haben eine solche Entscheidung aufrecht erhalten. Sir Wm. Scott ging hierauf in seiner Rede eine Menge gerichtlicher Entscheidungen durch, und schloſs damit, daſs er bemerkte:

*) Lib. I. C. 7.

„Diese Fälle beweisen, daſs die Regel mit Strenge erzwungen ist, — wo nämlich Parlaments-Acten bei verschiedenen Gelegenheiten die Navigations- und andere Einkommens-Gesetze relaxirt haben, wo die Regierung unter den Pactis des Parlaments einen Zuhausehandel von feindlichen Besitzungen aus, aber nicht ausdrücklich den ausgehenden Handel nach dem feindlichen Lande erlaubt hatte, obgleich derselbe aufs engste mit dem Zuhausehandel verknüpft und beinahe nothwendig zu seiner Existenz war; daſs das Princip entschieden hat in Fällen, in welchen nicht blos Bedürfnisse, sondern beinahe dringende Nothwendigkeit die Individuen entschuldigte; daſs es entschieden hat in Fällen, in welchen die Ladungen vor dem Kriege abgeladen waren, aber in welchen die Partheien nicht die gehörige Sorgfalt angewandt haben, die Reise nach der ersten Nachricht von den Feindseligkeiten rückgängig zu machen; daſs es nicht bloſs gegen die Unterthanen der Krone, sondern auch gegen die Unterthanen der Alliirten erzwungen ist, und dies in der Voraussetzung, daſs die Regel auf ein strenges und allgemeines Princip begründet sey, von dem die alliirten Staaten gegenseitig ein Recht hätten Kenntniſs zu nehmen und es auf ihre gegenseitigen Unterthanen anzuwenden."

Nach Entwickelung dieser Grundsätze wandte Sir Wm. Scott das Princip in dem Falle Hoop, Capitain Cornelis, an, in welchem Schottische Kaufleute Artikel aus dem feindlichen Holland impor-

tiren wollten, nachdem sie sich vorher bei dem Zolle in Glasgow erkundiget hatten, ob sie solche Artikel ohne Königliche Licenz einführen dürften, und der Zoll, nach dem Gutachten des Rechtsconsulenten des Zolles, als seine Meinung geäufsert, dafs dieses erlaubt sey, und condemnirte das Eigenthum. *) Man kann sich nicht passender über diesen Gegenstand ausdrücken, wie Sir W[m.] Scott es in vorstehender Entscheidung gethan. Todes- und andere körperliche Strafen auf diesen Handel zu setzen, ist in hohem Grade unzweckmäfsig, weil zwischen dem Verbrechen und der Strafe ja gar kein Verhältnifs ist, und das menschliche Herz sich dagegen empört, sie zu vollziehen.

Der Verfasser sagte darüber einem der ersten Gerichte seines Landes bei der Vertheidigung eines Kapers, der einen andern Kaper angehalten hatte:

„Nach jedem Kriege kommen Zeiten, in welchen jeder jede unnöthige Härte ungeschehen wünschen wird. Die gröfste Gerechtigkeit, die man der Krone und dem Volke dermalen schuldig ist, besteht auch nicht darin, nach der strengsten Auslegung der Gesetze Vergehungen gegen die Kriegsgesetze zu bestrafen; sondern darin, ihnen zuvorzukommen, sie zu verhüten. Das aber kann der König nicht, das können nur die Civil- und Militairbehörden der Aufsen-

*) Robinson I. — pag. 199.

häfen. Eben weil die Gesetze so schrecklich sind, ist in den Augen jedes Menschenfreundes ihre Verpflichtung so grofs, die Compromittirung des Vermögens und der Personen ihrer Mitbürger durch Einsammeln von Nachrichten, durch Warnen, durch Ermahnen, durch Eingreifen zu verhindern.

Wenn morgen Friede wird, wenn schon hundert Jahre im Lande Friede war, wird dies gethan zu haben nicht gereuen. Von dem König selbst ist das Princip der gegenseitigen Controlle in vielen seiner Anstalten aufgenommen. Es kann in dieser Rücksicht und bei der Lage des Landes auch für den nicht im öffentlichen Amte stehenden Unterthan des Königs nicht unverdienstlich seyn, auf jede zweckdienliche Weise zu suchen, die Auctoritäten auf die Misbräuche gegen die Rettungsgesetze des Staates aufmerksam zu machen."

In dem Falle des Schiffes Abby, Capit. Murphy, in welchem Engländer Sklaven nach Demerara hatten bringen wollen, ehe der Krieg mit Holland ausbrach, und in welchem der Captor das Eigenthum, als zum Handel mit dem Feinde bestimmt, condemnirt haben wollte, und in welchem der Reclamant erwiderte, dafs zur Zeit, da das Schiff nach Demerara würde gekommen seyn, diese Provinz eine Brittische Colonie geworden wäre, drückte Sir W^m. Scott sich über die Absicht, mit dem Feinde handeln zu wollen, auf folgende Weise aus: „Ich halte dafür, dafs so-

wohl der Act eines Handels mit dem Feinde, als die Intention dazu vorhanden seyn mufs. Es mufs, wenn ich so sagen darf, eine gesetzliche und eine moralische Illegalität vorhanden seyn. Wenn jemand auf der See eine Kanone in der Absicht abfeuert, einen Engländer zu tödten, so würde dies ein vom Gesetze erklärter Mord seyn; wenn er aber einen Feind statt eines Engländers tödtet, so würde die moralische Schuld dieselbe, aber die gesetzlich Wirkung davon verschieden seyn. Der Zufall hat zu seiner Gunst ausgeschlagen; der criminelle Act, der beabsichtigt wurde, ist nicht ausgeführt, und der Mann ist frei von gesetzlicher Schuld. So auch, wenn es die Absicht war, mit dem Feinde Handlung zu treiben, (welche aber, wie ich sehe, da die Feindseligkeiten noch nicht erklärt waren, der Parthei bei dem Anfange der Reise nicht beigemessen werden kann,) und zu der Zeit, wie der Plan ausgeführt werden sollte, der frühere Feind aufgehört hat, ein Feind zu seyn: so fehlt es an einem Corpus delicti. Man kann sich auf keinen Fall berufen, in welchem die blofse Absicht, mit dem feindlichen Lande handeln zu wollen, welcher durch die Thatsache, dafs dies Land kein feindliches Land sey, widersprochen wurde, zur Condemnation geführt hätte. Wenn man ein Land als ein feindliches kennt, so mag der Anfang der Reise nach einem solchen Lande ein hinreichender Act der Gesetzwidrigkeit seyn; allein in einem Falle, in welchem die Reise ohne Kenntnifs der feindlichen Beschaffenheit des Landes unternommen wurde,

wird der später erfolgende Act der Feindseligkeit keine solche Wirkung haben."

In dem Falle der Najade, Capitain Mertz, äufserte Sir W^m. Scott sich am umständlichsten über die Befugnifs, den Handel der Alliirten mit dem gemeinschaftlichen Feinde unterbrechen zu dürfen. Die Worte des berühmten Englischen Rechtsgelehrten sind eine bündige Vertheidigung Dänemarks, den Englischen Handel der Länder, die mit Dänemark das unglückliche Continentalsystem freiwillig oder gezwungen hatten annehmen müssen, jure belli, während des Krieges mit England zu beurtheilen.

Ein in Lissabon wohnender Preufsischer Unterthan, Herr Beliar, hatte Verschiffungen nach Frankreich am Borde des obigen Schiffes gemacht. Engländer hielten das Schiff an, und der Richter äufserte sich bei der Entscheidung: „Es wird nothwendig seyn zu untersuchen, in welcher Lage Portugal sich 1801 gegen Frankreich befand. Die Lage dieses Landes gegen Frankreich ist zu verschiedenen Zeiten sehr zweifelhafter Natur gewesen. Erst wünschte Portugal, nicht im Kriege mit Frankreich erachtet zu werden; und wenn ein unterwürfiges Betragen und eine Disposition, keine Beleidigung ahnden zu wollen, einen Schutz gegen die Gewaltthätigkeiten Frankreichs hätte abgeben können, so mögte Portugal entkommen seyn. Es ist indefs gleichfalls notorisch, dafs alle Concessionen ohne Wirkung waren und sich als zu

ohnmächtig erwiesen, Portugal zu retten, dafs es nicht in einen Krieg mit Frankreich verwickelt würde. In Fällen dieser Art ist es nicht nothwendig, dafs beide Länder den Krieg erklärt haben. Wenn ein Land das andere angreift, so ist es hinreichend. Man bestreitet die Competenz des Gerichtes, Kenntnifs von den Handlungen alliirter Unterthanen zu nehmen, die mit dem gemeinschaftlichen Feinde handeln. Ich bin der Meinung, dafs in dem Falle Enigheid diese Quästion von dem Appellationsgerichte entschieden ist. Von Seiten des Herrn H., eines Holländischen Kaufmanns, der bei dem zur Frage kommenden Geschäfte mit Hrn. Hankey in Societät war, bestritt man in jenem Falle, dafs wir ein Recht hätten, Holländisches Eigenthum der Art zu confisciren. Man erwiderte aber, dafs das Gesetz, welches eine solche Strafe verhänge, kein Gesetz blofs dieses Landes sey, sondern dafs es ein allgemeiner Satz des Völkerrechtes sey, und dafs es dieses Land in eine sehr nachtheilige Lage versetzen würde, wenn die Unterthanen eines Alliirten im Kriege mit dem Feinde handeln dürften, während das in einem solchen Handel begriffene Eigenthum Brittischer Unterthanen confiscable seyn sollte. In der damaligen Verhandlung berief man sich auf die Hansestädte, aber als freie Städte standen sie auf einem eigenen Fufse, und man nahm an, dafs zu Folge der Verfassung, durch welche sie mit dem Deutschen Reiche verbunden wären, es ihnen nicht verwehrt sey, mit dem Feinde des Deutschen Reiches Handlung zu treiben. Deshalb hielten die Lords in dem Appellationsgerichte es nicht für passend, das Princip auf sie anzuwenden.

Er condemnirte hierauf das Eigenthum, als einem Alliirten gehörig und im Handel mit dem gemeinschaftlichen Feinde angehalten.

Was die Freiheit der Hansestädte betrifft, die als Ausnahme von der allgemeinen Regel, nicht mit dem gemeinschaftlichen Feinde handeln zu dürfen, dasteht, so hat Professor Büsch darüber am ausführlichsten diesen Städten das Wort geredet.

Selbst wenn Englische Unterthanen Antheil in neutralen Handlungshäusern haben, so wird ihr Antheil des Eigenthums, welches ein solches Haus in dem Handel mit dem Feinde beschäftiget, condemnirt. Dies ist entschieden in dem Falle des Herrn Simpson durch die Lords of Appeal, *) und von Sir W^m. Scott in dem Falle Franklin, Capitain Dunn. **)

Wenn Krieg entsteht, so ist eine Menge Eigenthum in Gefahr. Wir haben schon von dem Eigenthum gehandelt, welches beim Ausbruche eines Krieges, und von demjenigen Eigenthume Kriegführender, welches in dem Handel mit dem Feinde angehalten ist. In Hinsicht des schon gleichfalls berührten Schiff-Ankaufes von den Feinden, ist Folgendes noch nachzutragen.

Graf Bentinck, regierender Herr der Herrschaft Kniephausen, hatte die Minerva, ein Holländisches,

*) Robinson 6. — pag. 127.

**) l. c. 6. — pag. 128.

beim Anfang des Krieges nach Bergen gejagtes Kriegsschiff, gekauft, und wollte es von dort durch einen alten Holländer, der in Kniephausen Bürger geworden war, ohne dort gewesen zu seyn, von Bergen nach Kniephausen bringen lassen, und wurde damit dicht bei dem Texel, aufser dem Cours nach Kniephausen, genommen. Sir Wm. Scott behauptete bei der Entscheidung am 12ten Aug. 1807, dafs er, bis das Appellationsgericht anders entschieden, den Ankauf feindlicher Kriegsschiffe, die sich in neutrale Häfen geflüchtet hätten und darin gefangen gehalten würden, nicht für legal halten könnte, und endigte seinen Ausspruch mit den Worten: „Meine Entscheidung ist, dafs die Transactionen bei dem Ankauf — den ich für eingetreten annehme — nicht von der Art sind, dafs sie für legal erachtet werden können.“ *)

In dem Falle des Schiffes Falcon, Capit. Atkins, war ein Englisches Schiff von dem Französischen Consul in Livorno condemnirt. Es wurde hierauf an einen Amerikaner verkauft, und nachmals in England von dem alten Englischen Eigenthümer vindicirt, aber freierkannt, wie der Amerikaner bewies, dafs das Prisen-Conseil in Paris (ein Gericht in dem kriegführenden Lande) die Sentenz aus Livorno bestätiget hätte.

Sir Wm. Scott sagte: „In unserm eigenen Lande ist es unvermeidlich, dafs von Schiffen, die in Ostindien

*) Robinson 6. — pag. 403.

genommen werden, das Eigenthum lange vorher in andere Hände gerathen seyn mag, ehe die Adjudication erfolgt. Ficht man den Rechtstitel an, ehe das Urtheil erfolgt: so mag er für unzulänglich erachtet werden; aber wenn ein rechtsgültiger Titel eintritt, so muſs angenommen werden, daſs er die retroactive Wirkung hat, den früheren Titel zu rehabilitiren." *)

In dem Portugiesischen Falle Citade de Lisboa, Capitain Oleivera, erhellte aus einer verborgenen Büchse, daſs das Eigenthum Spanisch und der Portugiesische Paſs selbst ohne Eid ertheilt sey. Der Königs-Advocat trug darauf an, daſs die Portugiesische Regierung darauf aufmerksam mögte gemacht werden. Der Portugiesische Consul, der bei der Verhandlung zugegen war, versprach dies schon seiner Seits zu thun. **)

In dem Tractat zwischen Portugal und England ist der Satz „frei Schiff, frei Gut," aufgestellt. In den Fällen Nostra Signora de Rosario und Nova Unias warf der Königsadvocat, im Jahre 1806, die Frage auf: Ob das Privilegium der Portugiesischen Flagge auch Schiffen, die, nachdem sie feindlich geworden, von der Portugiesischen Flagge adoptirt wären, ertheilt werden könnte? Wie nachmals in dem Falle Principe Regente der Reclamant 1807 behauptete, diese Frage sey bejahend entschieden, erklärte das Ge-

*) Robinson 6. — pag. 200.

**) l. c. 6. — pag. 359.

richt ausdrücklich, daſs es den Punct nicht als bis jezt entschieden annehme, beurtheilte die vorliegende Sache aber nur wie die vorhergehende, nach den Thatsachen derselben. *)

Das Preuſsische Schiff Flora, Capitain Baptista, hatte Portugiesische Flagge adoptirt und wurde bei dem ferneren Beweise als Preuſsisch erkannt. Der Reclamant verlangte die ihm gehörige Ladung zurück, weil man in England das Schicksal der Ladung nicht von demjenigen des Schiffes abhängen lasse. — Dies wurde aberkannt, weil Schiff und Ladung einem Eigenthümer gehörten; zugestanden aber in dem Portugiesischen Falle Zephyr, den 14ten April 1807, weil in demselben die Ladung dem Rheder nicht gehörte. **)

Wir wollen hier einige Bemerkungen in Hinsicht desjenigen Eigenthums folgen lassen, welches in transitu bei einem bevorstehenden Kriege verkauft wird, oder durch dessen Verkauf dem Feinde eine wesentliche Erleichterung in Hinsicht seiner Colonien, während eines Krieges, zuflieſst. Ueber den ersten Punct sagte Sir Wm. Scott in der Entscheidung über eine groſse Menge Eigenthum in dem Falle Jan Frederick, Capitain Bloedorne: „Der Contract ist nicht in Kriegszeiten gemacht, und es entsteht die wichtige Frage: ob die Aussicht eines Krieges dieselbe Wirkung hat, Contracten

*) Robinson 6. — pag. 360.

**) l. c. 6. — pag. 361.

so schädlich zu seyn, als wirklicher Krieg? Es kann unmöglich behauptet werden, dafs alle Contracte in der Nähe eines Krieges, auf welche der Krieg einwirkte, wie z. B. in Rücksicht der Preise, deswegen in einem Prisengerichte ungültig wären. Die Aussicht auf einen Krieg mufs sicher in einem engeren Sinne genommen werden. Wenn aber die Aussicht auf den Krieg unmittelbar auf die Uebertragung leitete, und den Grund des Contractes, der sonst von dem Verkäufer nicht würde eingegangen seyn, mit Wissen des Käufers abgiebt: so kann dieser Contract nicht für gut genommen werden, nach denselben Grundsätzen, welche dazu dienen, eine Uebertragung in Transitu während eines wirklichen Krieges ungültig zu machen. Es mag schwierig seyn, die Absichten der Partheien zu beweisen; allein dies ist die Schwierigkeit einzelner Fälle. Man nehme die Thatsache als ausgemacht an, dafs der Verkauf eingestandenermaafsen aus der sichern Erwartung des Krieges eintrat, dafs die verkauften Güter nicht in dem Besitze des Verkäufers waren, sondern sich in einem Zustande befanden, in welchem sie nicht während eines Krieges, ohne den Rechten eines Kriegführenden zu nahe zu treten, gesetzlich übertragen werden konnten: so kann ich nicht umhin zu denken, dafs derselbe Betrug gegen den Kriegführenden begangen wird, obgleich nicht gegen ihn als einen wirklichen Kriegführenden, sondern wie gegen einen, der in der sichern Erwartung beider contrahirenden Theile wahrscheinlich vor der Ankunft des Eigenthums, worüber sie contrahiren, einer der Kriegführenden werden wird. Die Natur beider Con-

tracte ist identisch dieselbe, — auf gleiche Weise das Eigenthum gegen Kriegscapturen zu schützen, zwar nicht in beiden Fällen gegen Capturen in dem Augenblick da der Contract geschlossen wird, sondern gegen die Gefahr der Captur, falls sie, wie es wahrscheinlich ist, eintreten sollte. Der Gegenstand ist in beiden Fällen derselbe, nämlich eine Garantie gegen dieselbe Crisis zu gewähren; mit anderen Worten: beides geschieht, um die gegenwärtigen oder bevorstehenden Rechte eines Kriegführenden zu eludiren. Beide Contracte sind mit demselben animo fraudandi gemacht, und sind, meiner Meinung nach, derselben Regel unterworfen.

„Nach allgemeinen Ansichten, und um gegen Betrug auf seiner Hut zu leben, scheint es mir gleich nothwendig zu seyn, dieselbe Regel auf vorhergehende Contracte dieser Art anzuwenden. Die Gefahr und die Ausdehnung des zu befürchtenden Unglücks ist vielleicht gröſser, da es die einzige Art und Weise ist, wie aufgehäuftes Colonialeigenthum zu Hause gebracht werden kann. Man muſs dabei nicht aus der Acht lassen, daſs die Bestimmung im vorliegenden Falle von der Colonie nach einem Hafen im Mutterlande ist, bei welchem durch die geringste Nachlässigkeit ein System erbaut werden könnte, feindliches Interesse zu beschützen, welches keine Aufmerksamkeit zu entziffern vermögte. Ich bin daher der Meinung, daſs, wenn die producirten Papiere und Briefe die Absicht, welche man dem Contracte zuschrieb, hinreichend begründen, wenn es näm-

lich als erwiesen erhellt, dafs er unmittelbar und fundamental auf die Aussicht des Krieges von Seiten des Verkäufers errichtet ward, und dafs das Eigenthum auf keine andere Weise in die Hände des Käufers gerathen wäre; so ist er ein gesetzwidriger Contract und mufs nach jeder Rücksicht, nach welcher Contracte ähnlicher Art im Kriege für ungültig erachtet sind, dafür genommen werden." — Das Eigenthum wurde condemnirt. *)

Dafs kein Neutraler während eines Krieges den feindlichen Regierungen oder öffentlichen Auctoritäten in den Colonien, grofse Vorräthe abkaufen darf, ist nach der Entscheidung in der Sache Rendsburg anzunehmen. Die Herren Deconinck & Comp. in Kopenhagen hatten nämlich der Holländischen Ostindischen Compagnie während eines Krieges mit England, durch mehrere Contracte, für 19 Millionen Gulden, ihre Vorräthe in Ostindien abgekauft, die in verschiedenen Schiffen nach Europa kamen, welche von den Engländern angehalten wurden. Dies ist, sagte Sir Wm. Scott, nicht der Fall eines einzelnen Kaufmanns, noch einer Handelscompagnie, die, in Folge genereller Erlaubnisse, in einem gewöhnlichen Charakter und auf gewöhnliche Weise, einen Handel unternimmt; sondern es ist ein Handel, der eine enorme Ausdehnung hat, dem besondere Privilegien beigelegt sind, und von der Holländischen Ostindischen Com-

*) Robinson 5. — pag. 128.

pagnie, der er exclusive angehörte, unter einer ausdrücklichen Anerkenntniſs, (welches beide Partheien einsahen, und dem gemäſs sie handelten,) daſs dies geschah, um die Güter zu befreien, welche daselbst durch die Bedrängnisse des Krieges angehäuft waren, diesen Individuen (wie beide Partheien annehmen und durch ihre Handlungen gestehen) übertragen, indem die Güter auf keine andere ausführbare Weise befreiet werden konnten. Die Frage ist: ob ein in dieser Absicht übernommener und so betriebener Handel auf einen neutralen Charakter Anspruch machen kann? Ich nehme an, daſs, was die einzelnen Thatsachen der Unternehmung betrifft, keine Schwierigkeiten obwalten, und daſs in Hinsicht der Hinlänglichkeit der Eigenthumsbeweise keine Einwendung zu machen sey. Angenommen, daſs das Eigenthum den Herren Deconinck gehöret, ist der Handel neutral? Es ist möglich, daſs der Handel nicht neutral ist, obgleich das Eigenthum es ist, und tritt der Fall ein, so ist die bloſse neutrale Eigenthumschaft kein hinreichender Rechtstitel zur Freigabe." Er erklärte die Contracte für völkerrechtswidrig. *)

Nach ähnlichen Grundsätzen war schon früher der Fall des Dänischen Schiffes Anna Catharina **) entschieden, in welchem der Amerikaner, Herr Robinson, der in Curaçao wohnte, von einem Spani-

*) Robinson 4. — pag. 121.

**) l. c. 4. — pag. 107.

schen Gouverneur allen Taback, der in den Häfen Porto Cabello, La Guayra und Guyana während eines Krieges mit England aufgehäuft war, kaufte, um ihn theils mit baarem Gelde, theils mit Mehl und anderen trockenen Waaren zu bezahlen. Letztere Waaren sollten bei der Ankunft dem Spanischen Gouvernement gehören, aber für Rechnung der Absender verkauft werden, wenn sie von den Spanischen Behörden aufgeschossen würden. Herr Robinson hatte einen Agenten in den Spanischen Colonien, und hatte einen Theil des Contractes an Hamburger cedirt; allein es wurde angenommen, daſs er einen Spanischen Nationalcharakter durch diesen Handel sich aufgedrückt habe, und in Hinsicht der Ausladung Mehl bezog man sich auf den Fall des Schiffes Sully, Capitain Griffith, welches eine Ladung Mehl für neutrale Rechnung nach Frankreich gebracht hatte, die bei der Ankunft daselbst der Französischen Regierung gehören sollte. Bei der Entscheidung über diese Sache hatte das Englische Gericht gesagt: Es ist immer die Regel von Prisengerichten gewesen, daſs Eigenthum, welches in dem feindlichen Lande soll abgeliefert werden, und unter einem Contracte geht, das Eigenthum des Feindes gleich nach der Ankunft zu werden, als feindliches Eigenthum, wenn es in Transitu sollte genommen werden, anzusehen ist. Wenn dieser Contract in Friedenszeiten gemacht ist, oder ohne Aussicht auf einen Krieg: so existirt keine solche Regel; allein in einem Falle, wie der gegenwärtige, in welchem die Form des Contractes

directe gewählt wurde, der gefürchteten Gefahr der sich nahenden Feindseligkeiten zu begegnen: so muſs die Regel unumgänglich eintreten. Wenn man annehmen muſs, daſs das Eigenthum durch Ueberlieferung feindlich wird, so ist Captur als Ueberlieferung zu erachten. Durch die Rechte des Krieges treten die Captoren in die Stelle der Feinde, und sind berechtiget, die Condemnation der Waaren, als feindliches Eigenthum, zu verlangen, die sich unter einem solchen Contracte befinden. *)

Nach diesem Grundsatze sind eine Menge Entscheidungen abgegeben.

In dem Falle Negotie en Zeevaart, war Eigenthum von Demerara nach Holland, für Rechnung von Pflanzern gesandt, und genommen, nachdem die Colonie sich schon an England ergeben hatte. Die Lords of Appeal waren der Meinung, daſs Eigenthum, mit welchem man nach einer Kriegserklärung, und vor einer Uebergabe versegele, wenn es auf einer Reise genommen würde, nicht durch die darauf eingetretene Capitulation beschützt werde. Lord Camden sagte: Das Schiff ist als ein Holländisches Schiff versegelt, und hat in Transitu seinen Charakter nicht ändern können.

In dem Falle Der dankbare Afrikaner, Capitain Smit, ging Eigenthum von Batavia nach

*) Robinson 3. — pag. 303. Handbuch 2. — pag. 561.

Holland unter Holländischer Flagge, welches vor dem Vorgebirge der guten Hoffnung genommen, und von dortigen Einwohnern, die Englische Unterthanen geworden waren, reclamirt wurde. Sir W^m. Scott condemnirte es, nach obigem Präjudicat, indem er sagte: „Ich will nicht behaupten, daſs, wenn das Schiff wirklich nach dem Cap, und wirklich in die Hände der Capitulanten gekommen wäre, sie nicht, als in Possession, würden beschützt worden seyn; allein da das Eigenthum, ehe es dahin gelangte, als Holländisches Eigenthum genommen wurde: so halte ich mich, durch die Entscheidung der Lords gebunden, verpflichtet zu behaupten, daſs der Charakter des Eigenthums in Transitu nicht verändert werden konnte, und daſs ich dasselbe als Holländisches Eigenthum condemniren muſs."

In dem Falle des Schiffes Herstelder, Capitain de Koe, war die Ladung im Februar 1785 verschifft, und wurde den 27sten August auf einer Reise nach Holland genommen. Der Krieg gegen Holland ward den 15ten September 1795 erklärt, und den 16ten September hatte sich das Cap an die Engländer ergeben. Dortige Einwohner reclamirten einige Theile der Ladung, die aber nach obigem Präjudicate condemnirt wurden, wobei Sir W^m. Scott äuſserte: *) „Sicher ist es die allgemeine Regel, daſs persönliches Eigenthum dem Rechte der Personen folgt, daſs wenn

*) Handbuch 2. — pag. 587.

die Person zur Zeit der Restitution berechtiget und zur Zeit der Adjudication fähig ist, einen Reclam anstellen zu dürfen, sie als eine zur Restitution berechtigte Person erachtet werden muſs. Allein obgleich dies die allgemeine Regel ist: so können doch besondere Ausnahmen davon Statt finden. Distincte Charactere mögen auf Eigenthumstheile eingedrückt werden, welche es veranlassen können, daſs sie von der allgemeinen Regel in Hinsicht des Eigenthums Ausnahmen veranlassen."

Liegt aber die Speculation auf Krieg nicht in dem Gesichtskreise der Contrahenten, so wird Eigenthum, welches in Transitu verkauft, und vor der Ankunft im Bestimmungshafen als feindlich angehalten war, freigegeben, worüber das Präjudicat eines Hamburgischen Kaufmannes, der 2 Ladungen Wein von Spanien, die als Spanisches Eigenthum abgeladen waren, in Transitu vor Ausbruch eines Krieges gekauft hatte, in dem Falle des Schiffes die Frau Margaretha, Capitain Crigsmann, merkwürdig ist. *) Sir W^m. Scott sagte in der Entscheidung über diesen Fall: „Der erste Einwurf der gemacht wurde, ist, daſs eine solche Uebertragung ungültig sey, und in einem Prisengerichte nicht allegirt werden könne, wo man das Eigenthum allezeit in demselben Charakter, in welchem es abgeladen wurde, bis es wirklich abgeliefert ward, betrachte. Wenn man dies behaupten könnte,

*) Handbuch 2. — 553.

so wäre die Quästion entschieden, da man zugestanden hat, daſs diese Weine als Spanisches Eigenthum abgeladen worden sind, und daſs Spaniſches Eigenthum jetzt confiscabel geworden ist. Aber ich besorge, daſs dies eine Behauptung ist, die man nicht bis zu der Ausdehnung rechtlich vertheidigen kann. In dem gewöhnlichen Laufe der Dinge in Friedenszeiten, — denn es wird nicht bestritten, daſs ein solcher Contract dem Rechte nach, zu Folge kaufmännischer Usance errichtet werden könne, — kann sicher eine solche Uebertragung in transitu Statt finden. Man hat sogar behauptet, daſs eine solche Auslieferung des Connoissements eine Tradition des Eigenthums sey. Aber bestimmter mögte man vielleicht sich ausdrücken können, wenn man sagte: daſs es bloſs das Recht, die Auslieferung zu verlangen, übertrage. Daſs eine Cedirung des Connoissements in Begleitung eines Kaufcontractes in dem gewöhnlichen Laufe der Dinge das Eigenthum dergestalt übertrage, daſs sowohl die Partheien als alle andere wirksam gebunden sind, kann nicht wohl bezweifelt werden. Wenn Krieg dazwischen kommt, so wird in Admiralitätsgerichten eine andere Regel festgesetzt, welche von der gewöhnlichen Praxis abweicht. Im wirklich vorhandenen oder nahe bevorstehenden Kriegsstande hält man dafür, daſs man annehmen müsse, das Eigenthum verbleibe so, wie es zur Zeit der Abladung war, bis es wirklich empfangen wird.

„Es kömmt jetzt auf die Quaestio facti an: ob diese Uebertragung bona fide geshah oder nicht? Ich

denke, die Zeit ist ein wichtiger Umstand, die Aufrichtigkeit dieser Transaction zu beweisen. Wäre der Contract 5 Monate später geschlossen, so mögten Gründe vorhanden gewesen seyn, die Behutsamkeit der Spanischen Kaufleute zu beunruhigen und sie zu verleiten, zu dem Hülfsmittel der Versteckung ihres Eigenthums ihre Zuflucht zu nehmen. Aber zur Zeit des Contractes scheint kein Grund zur Furcht vorhanden gewesen zu seyn, und daher ist nichts vorhanden, um in dieser Hinsicht Verdacht zu erregen.

„Der Kaufcontract ist producirt, und über denselben sind keine Bemerkungen gemacht. Die Correspondance ist gleichfalls dem Gerichte übergeben, und sicher ist es, daſs in Hinsicht der Datirung einige Confusion ist. Man hat darüber Erklärungen gegeben, die glaublich genug sind; obgleich sie nur immer muthmaaſslich sind. Wenn der Consulent der Captoren es verlangt: so will ich befehlen, daſs die Original-Documente zum Beweise dieser Explication producirt werden sollen; obschon ich zu gleicher Zeit sagen muſs, daſs nach dem Eindruck, den die Sache auf mich macht, die Transaction aufrichtig ist.“

Copenhagener hatten Weine von Cette beordert, die am Borde des Schiffes T v e n d e V e n n e r, Capitain M u n c k, verschifft wurden. Sie erklärten, wie die Waaren unter Weges waren, solche nicht haben zu wollen, und die Cetter Ablader verkauften sie daher an einen Altonaer. Die Assecuranz- und andere Papiere

waren in der regelmäſsigsten Ordnung. Hierauf ward das Schiff aufgebracht. Sir W$^{m.}$ Scott bezweifelte durchaus die Aechtheit der Transaction nicht, aber er sagte:

„In Kriegszeiten würde es unzähligen Betrügereien die Thüre öffnen, den Feinden Disposition über Eigenthum in Transitu zuzustehen, gegen welche Gerichtshöfe nicht mit Wirksamkeit würden schützen können, und deshalb ist solche verboten."

In dem Falle des Schiffes Constancia, Capitain Henricksen, aber hatte ein Copenhagener Waaren aus Cette verschrieben und das Connoissement war ihm darüber eingesandt. Vor dem Abgang des Schiffes besorgte der Ablader aber, daſs der Kopenhagener falliren würde, und veranlaſste, daſs der Capitain gerichtlich angewiesen wurde, die Waaren nicht an den Beorderer derselben, sondern an das Haus Ryberg & Comp. in Kopenhagen abzuliefern. Ehe das Schiff ankam, war bei dem Ablader die Besorgnis der Insolvenz des Beorderers verschwunden und er hatte das Haus Ryberg & Comp. beauftraget, die Waaren ungehindert an den Beorderer gehen zu lassen. Sir W$^{m.}$ Scott sagte: „Die Ursache der Widerrufung des Inhaltes des Connoissements war nicht aufgeklärt, aber die Widerrufung war ein unbedingter Ausdruck. Ich bin daher vollkommen der Meinung, daſs, wenn der Beorderer insolvent gewesen wäre, so würde dies eine vollkommene und wirksame Revindication der Waaren seyn.

Allein wenn der Mann, an den die Consignation geht, nicht insolvent ist, wenn wegen irthümlicher Nachrichten oder aus übertriebener Vorsicht der Verkäufer sein Privilegium unzeitig ausgeübt hat: so hat er sich ein Recht zugeeignet, welches er nicht besafs, und der Consignatair kann die Auslieferung der Güter und Schäden und Kosten fordern, wenn solche entstanden sind. Nach dem Englischen Rechte und allen Büchern die ich habe nachschlagen können, hat der Consignent kein unbegrenztes Recht, die geschehene Verschiffung abzuändern. Es ist ein Privilegium, welches dem Verkäufer in der einzigen Absicht zugestanden ist, ihn gegen die Insolvenz des Consignatairs zu schützen. Nun ist es zwar sicher nicht nothwendig, dafs der Consignatair zur Zeit insolvent seyn mufs. Wenn die Insolvenz nur bei der Ankunft eintritt, so würde es, denke ich, hinreichend seyn, das Geschehene zu rechtfertigen und dem Ablader die Wohlthat seiner provisorischen Vorsicht zu gewähren. Wenn aber die Person nicht insolvent ist, so fehlt es an der Basis, worauf allein das Privilegium gegründet ist. Constirt also die Insolvenz des Kopenhagener Beorderers, so hat der Ablader ein ihm zustehendes Privilegium exercirt. Ist er aber nicht insolvent, hat er wirklich für die Bezahlung der beorderten Waaren gesorgt: so hat er ein Recht, Auslieferung zu verlangen, wofern es nicht gezeigt werden kann, dafs das Recht des Abladers sich weiter ausdehnt, als ich angegeben habe, und dafs es in einem unbeschränkten Rechte besteht, mit der geschehenen Consignation nach Willkühr zu schalten. Bei Gütern, die ohne erhaltene Ordre

verschifft sind, kann dies geschehen. Der Verkäufer behält, wenn ich so sagen mag, ein unbeschränktes Recht über dieselben, da kein Kauf obwaltet. Aber sind Ordres ertheilt und erfüllt, und die Waaren sind einem Schiffer übergeben und Connoissemente ausgestellt, so ist der Verkäufer functus officio, mit Ausnahme des einzigen Falles, durch welchen er durch ein Privilegium wieder in sein ursprüngliches Recht reinstituirt wird. Ich nehme es als ein klares und bestimmtes allgemeines Gesetz des Handels an, daſs der Verkäufer kein Recht hat, mit der Consignation zu variiren, mit Ausnahme des obigen Falles. Der Nachtheil und die Unbequemlichkeit in einem umgekehrten Falle würde zu groſs seyn. Güter könnten an Bord gegeben werden, dort 2 bis 3 Monate für Gefahr und Rechnung des Consignatairs liegen, und wenn der Consignent kommen könnte, sie nach Willkühr zurück zu nehmen, würde es den Consignatair groſsen Nachtheilen bloſsstellen, eine Zeit lang die Gefahr einer Sache stehen zu müssen, welche jeden Augenblick durch die wetterwendischen oder interessirten Absichten in dem Kopfe des Consignenten ihm entzogen werden könnte." *)

Wir haben schon früher Manches in Hinsicht der Nationalität desjenigen bemerkt, der in Kriegszeiten Eigenthum über See sendet. Als Winke für Schiffsrheder, Capitaine und Assecuradeure wollen wir hier noch anführen, was anderweitig in den Prisengerichten

*) Robinson 6. — pag. 329.

darüber entschieden ist. Die Consuln fremder Nationen werden in den Handelsgeschäften, die sie machen, in Englischen Prisengerichten in dem Charakter des Landes betrachtet, in welchem sie wohnen. So ward entschieden in den Sachen der Concordia, — Het Huys Brandenburg, — Pegou, *) — Orion. **) In der Sache Angelique, Capitain Streng, wurde die Regel, daſs niemand, der im Englischen Gebiete ansässig ist, ohne specielle Erlaubnis des Staates Handel mit dem Feinde treiben dürfe, selbst auf Armenische Kaufleute angewandt, die im Englischen Ostindien lebten. ***) Die mehrjährige Anwesenheit in einem Lande kann bei Handelsgeschäften, die man von dort aus betreibt, nach dem Präjudicate Drie Gebroeders, Capitain van Dyck, †) sehr präjudicirlich werden, wenn es den Handel von einem feindlichen Lande nach einem anderen als dem Geburtslande des Reclamanten betrifft. Die Dauer einer Anwesenheit an und für sich kann einen Nationalcharakter auf die Person drücken. In der Entscheidung über das Schiff Harmony, Capit. Bool, ††) sagte Sir W. Scott rücksichtlich des Nationalcharakters von Herrn Murray: „Ich bin berechtigt, dafür zu halten, daſs von den wenigen allgemeinen Grundsätzen, die man annehmen kann, der hauptsächlichste ist, daſs

*) Handbuch 2. — pag. 199.

**) l. c. pag. 200.

***) l. c. pag. 210.

†) l. c. pag. 216.

††) l. c. pag. 138.

die Zeit der Hauptbestandtheil sey, um das Domicilium zu fixiren. Ich denke, daſs schwerlich den Wirkungen derselben genug attribuirt ist. In vielen Fällen ist sie unfehlbar conclusiv. Man hat häufig gesagt, daſs wenn eine Person zu einem bestimmten Endzweck kommt, dieselbe das Domicilium nicht bestimmen kann. Allein ohne Einschränkung kann man dieses nicht einräumen, und ohne Rücksicht auf die Zeit, die ein solcher Endzweck erfordern mag oder wird, denn wenn der Endzweck von der Art ist, daſs derselbe die Person eine sehr lange Zeit zurückhalten könnte, wahrscheinlich oder wirklich zurückhalten wird: so kann ich nicht umhin zu denken, daſs ein Domicilium generale aus einem solchen speciellen Endzwecke erwachsen würde. Ein specieller Endzweck kann einen Mann in ein Land führen, wo derselbe ihn sein ganzes Leben zurückhalten kann. Ein Mann kann hieher kommen, um einen Proceſs zu betreiben. Es könnte geschehen, und es wird in der That auf eine grobe, ungegründete Weise diesem Lande vorgeworfen, (auf eine ungegründete Weise, um zu einem Vorwurfe zu berechtigen, obgleich die Thatsache wahr seyn mag,) daſs der Proceſs so lange dauern kann als sein Leben. In den Proceſsgeschichten dieses Landes sind einige, die selbst die Generation der Partheien überlebt haben, sehr famöse. Ich kann nicht umhin zu denken, daſs gegen einen so langen Aufenthalt die Exception eines bestimmten Endzweckes nicht Stich halten würde. Bei einem solchen Falle müſste man erwidern, daſs andere Endzwecke sich ihm aufdrängten, sich mit

seinem ursprünglichen Endzwecke vermischten, und ihn mit dem Charakter des Landes, in welchem er wohnhaft ist, stempeln würden. Man nehme an, ein Mann kömmt in ein kriegführendes Land bei dem Ausbruche oder vor dem Ausbruche eines Krieges. Es ist gewiſs nicht vernünftig, ihm sodann gar zu bald einen acquirirten Charakter aufzubürden, sondern man muſs ihm eine hinreichende Zeit lassen, um sich von seinen vorigen Verpflichtungen und Verhältnissen los zu machen. Allein wenn er fortfährt, während einer geraumen Zeit des Krieges dort zu wohnen, und durch Bezahlung der Taxen oder auf andere Weise zu den Einkünften des Landes contribuirt: so bin ich der Meinung, daſs er die Exception seines speciellen Endzweckes gegen die Rechte des Krieges nicht vorschützen könne. Wenn er es könnte: so würde kein hinreichender Schutz vorhanden seyn, gegen den Betrug und den Miſsbrauch eines angeblichen ursprünglichen und alleinigen Endzweckes bei einem langen und continuirten Aufenthalte. Es giebt eine Zeit, welche eine solche Exception hemmen wird. Keine Regel kann dieselbe a priori bestimmen, allein es muſs eine solche Zeit geben.

„Zum Beweise der Wirkung der Zeit ist es nicht undienlich zu bemerken, daſs dieselbe Quantität von Geschäften, die in einer bestimmten Periode von Zeit das Domicilium nicht fixiren könnte, dieses dessen ungeachtet bestimmen würde, wenn dieselbe über einen langen Zeitraum distribuirt wäre. Man nehme an, daſs ein Amerikaner nach Europa käme mit 6 gleichzeitigen

Ladungen, über welche er die gegenwärtige Aufsicht und Besorgung hat, und es beabsichtigte, sogleich wieder nach Amerika zurück zu kehren. Dieser Fall würde wesentlich von demjenigen verschieden seyn, in welchem derselbe Amerikaner sich befinden würde, wenn er mit einer Ladung nach irgend einem Lande in Europa käme und sich daselbst niederließe, um successive fünf andere Ladungen, etwa jährlich eine, zu empfangen. Ich wiederhole es, die Zeit ist der wichtigste Stoff in dieser Materie. Die Zeit und die Beschäftigung müssen in einer vereinigten Proportion genommen werden; mit einem großen Uebergewichte des Artikels Zeit. Die Beschäftigung mag auch bestehen worin sie will, so kann es doch nicht fehlen, daß nicht, mit wenigen Ausnahmen, ein gewisser Zeitraum hinreicht, ein Domicilium zu constituiren."

In der Sache des Indian Chief, *) in welcher der Amerikaner, Herr Johnson, während er in England anwesend war, eine Unternehmung nach Ostindien gemacht hatte, sagte Sir W^m. Scott über den National-Charakter des Herrn Johnson: „Ich nehme an, daß der National-Charakter des Herrn Johnson, als eines Brittischen Unterthans, bloß in der Wohnhaftigkeit desselben begründet, und daß er dadurch bloß erworben und begrenzt war; daß in dem Augenblicke, wo er dem Lande den Rücken zuwandte, worin er gewohnt hatte, um nach seinem eigenen Lande zu gehen, er in

*) Handbuch 2. — pag. 189.

dem Act begriffen war, seinen ursprünglichen Charakter wieder anzunehmen, und dafs er als ein Amerikaner zu erachten sey. Der Charakter, der durch Wohnhaftigkeit erworben ist, cessirt aber dadurch. Es ist ein additioneller Charakter, der dem Menschen von dem Augenblicke nicht länger anklebt, da er sich bona fide in Bewegung setzt, ein Land sine animo revertendi zu verlassen. Die Gerichte, welche dieses Princip anzuwenden haben, thaten es auf beiderlei Weise, ungünstig in einigen, günstig in anderen Fällen. Dieser Mann hatte wirklich das Land verlassen. Stärker war noch der Fall des Herrn Cortissos. Er war von Geburt ein Britte, der in Suriname und St. Eustachius gewohnt hatte, und in der Absicht, nach diesem Lande zurück zu kehren, jene Gegenden verliefs. Allein er kam nicht weiter als nach Holland, dem Mutterlande dieser Colonien, als der Krieg ausbrach. Die Lords of Appeal determinirten, dafs er in itinere gewesen sey, dafs er sich in Bewegung gesetzt habe und im Verfolg seines ursprünglichen Brittischen Charakters gewesen sey, und als ein solcher wurde er für berechtigt erachtet, die Restitution seines Eigenthums zu verlangen. So war auch dieser Herr Johnson in Verfolg seines ursprünglichen Amerikanischen Charakters, und ich denke, es kann kein Zweifel darüber seyn, dafs sein Geburts-Charakter in einem hohen Grade, wesentlich und nicht blofs scheinbar oder gelegentlich und blofs in Hinsicht dieses Reclams wieder aufgeweckt war, und deshalb werde ich das Schiff freigeben.“

Herr Dennis war lange Jahre Bürger in Amerika gewesen. Wie zu Amiens Friede geschlossen ward, gab er sein Bürgerrecht in Amerika auf und segelte mit dem Schiffe Les trois frères nach Frankreich. Unter Weges hörte er von dem Kriege, kehrte nach Amerika um, ward aber auf dieser Rückreise nach Halifax aufgebracht. Dr. Croke sagte den 12ten October 1803: „Es sind Umstände, die zu Gunsten des Reclamanten sprechen, sie sind aber nicht ganz conclusiv. In dieser Lage der Dinge kann ich das Eigenthum weder freisprechen noch condemniren, sondern muſs noch einen Eid von dem Reclamanten fordern, daſs wie er die Nachricht von dem Kriege erhielt, er seiner Absicht, sich nach Frankreich zu wohnen zu begeben, während der Dauer des Krieges gänzlich entsagt, und fest entschlossen gewesen sey, sich wieder nach seinem Amerikanischen Domicil zu begeben.“ *)

Wenn die Engländer auch einem im feindlichen Lande geborenen, in einem neutralen Lande Bürger gewordenen, dort ansässigen Kaufmanne die Wirkungen des neutralen National-Charakters zugestehen: so betrachten sie ihn doch, wenn er sich in dem vormaligen exclusiven Handel seines alten Vaterlandes engagirt, in seinem alten Nationalcharakter. Nach diesem Grundsatze condemnirten die Lords Eigenthum des Herrn Sontag in Altona, welches er in einem Handel von

*) Stewart Reports of Cases argued and determined in the Court of Viceadmiralty at Halifax. London 1814. — Pag. 9.

Altona nach Holländischen Colonien engagirt hatte. *) Ist ein Neutraler bei einem feindlichen oder Englischen Handlungshause interessirt, so ist sein Eigenthum in Kriegszeiten confiscable, welches in dem Handel dieses feindlichen oder Englischen Hauses engagirt wird. **) In dem Falle Two Friends, Capitain Angel, wurde Herr Tremeaux, der in Smyrna geboren war und dort lebte, aber unter dem Schutze des Holländischen Consuls und Holländischer Papiere Handel trieb, erkannt, daſs er als ein Holländer zu betrachten sey. ***) Auch in Hinsicht des Schweizers Constant de Rebecque, der in der Französischen Factorei in China Handel trieb, würde durch diesen Aufenthalt sein am Borde des Schiffes Etrusco verladenes Eigenthum confiscable geworden seyn, wenn er nicht erwiesen hätte, daſs er die Französische Factorei vor der Captur des Schiffes verlassen habe. ****) So wurden auch die Producte aus einer feindlichen Plantage, die einem in einem neutralen Lande ansässigen Kaufmanne gehörten, der sie von dort nach Holland kommen lieſs, condemnirt. *****) Sir Wm. Scott sagte in dem Falle Phönix, Capitain Wildeboer: „Wahrlich nichts kann bestimmter entschieden und festgesetzt seyn, als der Grundsatz die-

*) Robinson 4. — pag. 44.

**) l. c. 1. — pag. 15 u. 105. — 3. pag. 44.

***) l. c. 3. — pag. 29.

****) l. c. 3. — pag. 30.

*****) l. c. 5. — pag. 21.

ses und des Appellations-Gerichtes (Mainstrom, — Juffrouw Catharina, — die Lords 1773), als dafs der Besitz des Bodens den Charakter des Landes auf den Eigenthümer prägt, insoferne die Producte solcher Plantagen nach irgend einem anderen Lande verfahren werden, wo auch immer der örtliche Aufenthalt des Eigenthümers seyn mag.“ In dem letzten Kriege haben die Engländer den Dänischen Eigenthümern die Revenuen ihrer Plantagen in St. Croix indefs zukommen lassen.

Hat jemand, der in einem kriegführenden Lande geboren ist, das Bürgerrecht in einem neutralen Lande acquirirt, und ist temporair in feindlichen Ländern, um Handelsgeschäfte zu treiben: so sind seine Verschiffungen sehr gefährlich; denn, sagte Sir Wm. Scott in dem Falle La Virginie, Capitain Coigneau: — man mufs immer bedenken, dafs der angeborne Charakter in Prisengerichten leicht sich wieder wirksam zeigt, und dafs weniger dazu gehört, ein Domicilium zu constituiren bei dem Falle eines emigrirten Eingebornen, als dazu gehört, einen Nationalcharakter auf jemanden zu drücken, der nicht in einem feindlichen Lande geboren ist. *) Dagegen aber wird auch der angeborne National - Charakter durch die Entfernung aus dem feindlichen Lande wieder wirksam. **) In dem Falle des Schiffes

*) Robinson 5. — pag. 99.

**) Handbuch 2. — 216.

Broderlust, Capitain Sybrands,*) wurde Eigenthum condemnirt, von dem die Eigenthümer in Demerara weder zu der Zeit der Anhaltung, noch der Adjudication, Feinde der Krone Grofsbrittanien waren, weil das Eigenthum als Holländisches verschifft war, und alles vor Ausbruch eines Krieges angehaltene Holländische Eigenthum beim Ausbruche des Krieges condemnirt wurde. Die Reclamanten hofften das Eigenthum jure postliminii wieder zu erhalten, d. h. nach dem Rechte, dafs dasjenige Eigenthum, welches der Feind zur Beute gemacht hat, von dem National-Eigenthümer wieder vindicirt werden kann, wenn es noch nicht in das feindliche Lager, seinen Jurisdictionsbezirk, infra Praesidia, gebracht ist. Sir W^m. Scott sagte aber: „Der Original-Charakter zur Zeit der Anhaltung und vor den Feindseligkeiten, die eintraten, war Holländisch. Der gegenwärtige Charakter, den die Begebenheiten des Krieges hervorgerufen haben, ist der Brittische, und obgleich ein Brittischer Unterthan unter Umständen von dem jure postliminii Gebrauch machen kann, bei dem Rückempfange seines angeborenen Charakters: so kann man doch nie annehmen, dafs dasselbe Privilegium erwächst, bei dem Empfange eines ganz neuen und ganz fremden Charakters."

Schiffsrheder und Assecuradeure werden hieraus ersehen, wie wichtig ihnen der wahrscheinliche prisen-

*) Robinson 5. — pag. 233.

rechtliche Nationalcharakter bei einigen Personen ist, mit denen sie contrahiren.

In der interessanten Sache Fama, Capit. Butler, welche die Frage betraf, ob die Louisianer seit dem Tractat von St. Ildefonso, wodurch sie von Spanien an Frankreich abgetreten waren, als Franzosen betrachtet werden könnten, oder dies nur von dem Augenblick an, da Frankreich wirklich Besitz von dieser Colonie ergriffen hatte, gehen könnte, wurde Letzteres entschieden. *)

In dem Falle des Schiffes Bolletta, Capitain Trumpey, stritten in England die Krone und ein Privatkaper sich rücksichtlich einer den 31sten August 1807 genommenen Ladung über den Nationalcharakter der Sieben Inseln, indem die Krone behauptete, die Inseln wären zu der Zeit nur temporair von Französischen Truppen besetzt gewesen; der Captor aber, daſs sie durch den Tractat von Tilsit cedirt und von Frankreich den 31sten August 1807 schon, in Folge der Cession, in Besitz genommen gewesen wären; — Französischer National-Charakter wurde erkannt. **)

Mehr Eigenthum als die Entscheidung dieser Sachen, betraf die Entscheidung in der Sache Diana, Capitain Rake. Der Amiener Tractat hatte festge-

*) Robinson 5. — pag. 119.

**) Edward 1. — pag. 173.

setzt, dafs wer sich aus Demerara oder andern zurückgegebenen Colonien wegbegeben würde, 3 Jahre Zeit dazu haben sollte. Viel Eigenthum, Einwohnern dieser Colonien zugehörig, war beim Ausbruche des darauf folgenden Krieges, in welchem die Colonie gleich wieder in Brittische Hände fiel, angehalten. Was dasjenige betraf, welches Einwohnern gehörte, die sich daselbst während des Brittischen Besitzes gesetzt hatten: so wurde es freigegeben. Sir W$^{m.}$ Scott sagte: „Ich bin der Meinung, dafs die Präsumption ihrer Absicht, sich zu entfernen, angenommen werden mufs, dafs bei der Aussicht, welche die bekannte Lage der Welt darbot, sie ein Recht hatten, einige Zeit den Schritt zu überlegen, und dafs man nicht annehmen kann, dafs diese Zeitfrist verflossen war, als die Feindseligkeiten wieder ausbrachen. Die Güter wurden zu Friedenszeiten und unter dem Schutz eines Tractats verschifft, und in der Zeitperiode in welcher das Gericht über dies Eigenthum zu entscheiden hat, haben die Eigenthümer ihren Brittischen Charakter wieder erlangt, und sind wieder reintegrirte Unterthanen dieses Landes. Ich mufs ihnen das jus postliminii zugestehen und erkennen, dafs sie zu dem Schutze berechtiget sind, der Brittischen Unterthanen gebührt. — Was aber die anderen Leute betrifft, die vor dem ersten Brittischen Besitz sich in Demerara niedergelassen haben, so sehe ich nicht ein, nach welchem Grundsatze dieselbe Intention angenommen werden kann. Der Friede ist in allen seinen rechtlichen Wirkungen wieder eingetreten.

Was die Lage derjenigen Personen betrifft, die sich vor dem Besitz einer Brittischen Colonie niedergelassen haben: so fühle ich mich unter der Verpflichtung, den Ausspruch zu thun, daſs sie in derselben Lage betrachtet werden müssen, als Personen in Amsterdam. Giebt es indeſs unter ihnen einige die sich wirklich haben wegbegeben wollen, und ist die Thatsache wirklich erwiesen: so mag ihr Eigenthum rückgebbar seyn. Alles was ich zu sagen beabsichtige, ist, daſs ein Beweis von der Absicht, sich wegbegeben zu wollen, auf Seiten derjenigen, die vor dem Brittischen Besitz sich etablirten, vorhanden seyn muſs, da die Präsumption nicht zu ihrer Gunst ist." *)

In Hinsicht des National-Charakters einer in Insurrection sich befindenden Gegend, ist nachstehende Entscheidung merkwürdig.

Die Brig Happy-Couple of New-York, Capitain Th. W. Story, *) ging im October 1804 mit 2 Schoonern, sämmtlich gröſstentheils mit 4000 Fässern Pulver beladen, die New-Yorker Kaufleute sich durch einen Contract verpflichtet hatten, Dessalines zu liefern, und völlig armirt, von New-York nach Gonaize und Port-au-Prince ab. Die Rheder hatten dem Capitain der Brig das Obercom-

*) Robinson 5. — pag. 66.

**) Moniteur No. 296 von 1805, und Stewart, pag. 65.

mando über die Schiffe übergeben, ihm anbefohlen, Kriegsschiffe in See zu meiden, und wenn er es nicht verhindern könnte, auf Verlangen der Befehlshaber derselben nicht bey denselben an Bord zu kommen; allein wenn dieselben bei ihm an Bord schickten, den Leuten derselben die Neutralität seiner Expedition zu beweisen und ihnen seine Papiere vorzulegen. Sollte man auf den Fall, daſs er sein Boot nicht aussetze, mit Gewalt drohen und schiessen wollen, so solle er bloſs, um seine Stärke zu beweisen, den ersten Schuſs thun; allein da sein Schiff nur zu seiner gesetzlichen Vertheidigung bewaffnet sey, so solle er sich des Schiffes, mit dem er in ein Gefecht kommen mögte, nicht bemächtigen, wenn er die Oberhand behalte u. s. w.

Die Brig kam mit Colonialproducten, in Gesellschaft eines bewaffneten Bostoner Kauffahrteyschiffes Alert, und eines andern, welches sich in ihren Schutz begeben hatte, zurück.

Die Englische Fregatte Cambrian begegnete ihnen, nahm sie und brachte sie nach Halifax.

Der Doctor Alexander Croke, Vice-Admiralitätsrichter daselbst, sagte bei der Entscheidung:

Das Recht der Visitation wäre allen Schiffen einer kriegführenden Macht zuständig, und daſs, wenn ein Englischer Kriegscapitain in See aus irgend einem

Verdacht diesem Amerikaner würde befohlen haben, bei ihm an Bord zu kommen, und er sich geweigert hätte solches zu thun, so würde er bei der Instruction des Amerikaners kein Bedenken tragen, Schiff und Ladung desselben zu condemniren; allein aus allem gehe hervor, daſs keine Widersetzlichkeit gegen die Engländer weder beabsichtiget noch geschehen sey. Er nehme an, daſs die Amerikaner sich mit Erlaubnis ihrer Regierung armirt hätten, daſs die gegenwärtige Armirung bloſs gegen die Franzosen habe dienen sollen.

Wegen der Bewaffnung wären diese Schiffe demnach, schloſs er, dermalen nicht confiscable, allein alles käme auf die Auflösung der Frage an: ob St. Domingo eine Französische Insel sey oder nicht?

Nachdem er die neuere Geschichte von St. Domingo untersucht hatte, endigte er damit:

Daſs, obgleich die Englischen Kriegsschiffe zuweilen gegen den gemeinschaftlichen Feind gemeinschaftliche Operationen unternommen hätten, hieraus keine Anerkennung des Kaiserthums Hayti von Englischer Seite folge, daſs er dem zu Folge die Insel noch immer als eine Französische Colonie betrachten und daher Schiff und Ladung confisciren müsse, da die Retourladung für Contrebande in einer feindlichen Colonie eingekauft wäre. Bei einer Appellation würden die Reclamanten vielleicht besser fahren, da in dem Appellationsgerichte Mitglieder des Königlichen

Conseils Sitz und Stimme hätten, denen die Absichten der Englischen Regierung in Hinsicht der Insel St. Domingo bestimmt bekannt seyn müſsten.

Die Lords haben das Urtheil über das Schiff Happy Couple den 17ten März 1808 bestätiget.*) Da aber späterhin die Englische Regierung ihren Unterthanen den Handel mit gewissen Theilen von Domingo erlaubte, so erkannte Sir Wm. Scott den 1sten April 1808, in Hinsicht des Amerikanischen, von Port-au-Prince nach Gothenburg bestimmten Schiffes Manilla, Capitain Barrett,**) und in dem Appellationsgerichte Sir Wm. Grant, in Betreff der Ladung des von Port-au-Prince nach Newyork bestimmten Dänischen Schiffes Pelican, Capitain Burke, den 6ten May 1809,***) daſs den Neutralen dasselbe Recht zustehe.

In dem Falle Santa Anna, Capit. Larinago, behaupteten die Captoren, daſs die Spanischen Eigenthümer in dem Theile Spaniens wohnten, der von Franzosen besetzt sey, und in der Rebellion gegen Ferdinand den 7ten erachtet werden müsse. Da aber das Schiff mit Vorräthen nach Cadix ging, welches in Ferdinands VII. Namen vertheidiget wurde, und die Ordre vom 4ten July 1808 alle Feindseligkeiten

*) Edward I. — pag. 1.

**) l. c. I. — pag. 6.

***) l. c. I. — Appendix.

mit Spanien Englischer Seits untersagte: so wurde das Eigenthum den 25sten Nov. 1809 freigegeben. *)

Die Beschäftigung im feindlichen Wallfisch- **) und Heringsfange ***) und überhaupt im feindlichen Handel ist für präjudicirlich gehalten, und die Einrede, daſs das Land des Reclamanten selbst keinen Hafen hatte, wohin seine beim Feinde angekauften Schiffe zurückkehren konnten, ist nicht gehört. ****) In dem Falle des Altonaer Schiffes Georg, Capitain Ropers, war dasselbe in Holland angekauft, und hatte, ohne in Dänemark gewesen zu seyn, von da zwei Reisen nach der Levante gemacht, wie es angehalten und in Gibraltar condemnirt wurde. Die Lords of Appeal aber erkannten es auf den Beweis, daſs der Handel von Holland nach der Levante in Friedenszeiten den Neutralen offen stehe, frei. *****)

Ueber den Handel solcher Kaufleute, deren Länder keine Seehäfen haben, äuſserte Sir Wm. Scott sich in dem Falle des Dänischen Schiffes Magnus, Capitain Sörensen, folgendermaaſsen:

„Es würde vielleicht nicht zu weit gegangen seyn, zu sagen, daſs in Schweitzer Fällen es nicht

*) Edward 2. — pag. 181.

**) Handbuch 1. — pag. 348 u. 363.

***) l. c. 1. — pag. 362.

****) l. c. 2. — pag. 350.

*****) l. c. 2. — pag. 352.

unbillig seyn würde, stärkere Beweise, wie in gewöhnlichen Fällen von Seefahrt treibenden Nationen verlangt werden, zu fordern. Ich sage dies blofs in Beziehung auf die Lage der Schweitz, da sie beinahe beständig durch andere Länder handeln mufs, und oft aus den Häfen des Feindes, wie in diesem Falle. In Gemeinschaft mit den innern Ländern Deutschlands ist den Schweitzer Kaufleuten das Privilegium zugestanden worden, auf diese Weise Handlung treiben zu dürfen, in Rücksicht der Härte die sie sonst erdulden würden, wenn man sie ganz davon ausschliefsen wollte, zur See handelnde Kaufleute zu werden, um ihre eigenen Bedürfnisse einzukaufen oder die Manufacturen und Producte ihres Geburtslandes ausführen zu dürfen.

„Allein nichts von diesem dient dazu, die Prätension des gegenwärtigen Reclamanten zu unterstützen. Er ist viel weiter gegangen. Er hat mit Französischen Artikeln gehandelt, ohne Rücksicht auf den Bedarf seines Landes in diesen Artikeln, und erscheint hier blofs in dem Charakter eines allgemeinen Kaufmannes, der sich ins Mittel legt, um den Handel zwischen Frankreich und Genua mit Sicherheit zu betreiben.

„Ich werde aus diesem Umstande aber jezt keine Quästion machen, noch es bestimmen, in wie weit in einer aufrichtigen Transaction ein Schweitzer Kaufmann in der Stelle eines Französischen Kaufmannes

stehen und auf diese Weise Handlung treiben dürfe. Ich denke, es würde einige Schwierigkeit mit sich führen, ein solches Privilegium zu etabliren; allein für den Augenblick will ich einmal annehmen, daſs es zugestanden sey. Von allen Seiten muſs man indeſs eingestehen, daſs ein solcher Handel dem gröſsten Verdacht würde ausgesetzt seyn, und daher müssen wir berechtigt seyn, mehr denn gewöhnliche Beweise zu fordern."

Er verlangte hierauf in dem vorliegenden Falle die Originale der Briefe, die ganze Correspondance, die bezahlten Wechsel u. s. w.

Die Fahrt von einem feindlichen Hafen nach einem anderen desselben Landes mit einer Ladung, hat in der Regel die Folge, daſs dem Neutralen weder Fracht noch Kosten, noch die Wohlthat des ferneren Beweises zugestanden wird. *) Bei dem Maroccanischen, von Cadix nach Vigo bestimmt gewesenen Schiffe Annemur, beriefen die Reclamanten sich auf die in dem Tractate stipulirte vollkommene Freiheit des Handels. Sir W^m. Scott sagte: „Ich kann nicht einsehen, daſs die Absicht der Contrahenten irgend eine andere gewesen sey, als den gewöhnlichen Handel jeder dieser Nationen zu sichern." **)

*) Handbuch I. — pag. 377.

**) l. c. II. — pag. 388.

In dem Falle des Schiffes Johanna Tholen, Capitain Osterlo, welches mit falschen Ladungspapieren auf Embden, von Bordeaux nach Antwerpen bestimmt war, sagte Sir Wm. Scott: „Was das Princip betrifft, so bin ich nach meiner bisherigen Ueberzeugung immer der Meinung gewesen, die der Königsadvocat in seinem Vortrage aufstellte, daſs nämlich nach dem confirmirten Lehrsatze dieses Gerichtes die Betreibung des feindlichen Küstenhandels mit falschen Papieren ein Grund zur Condemnation sey.“ *)

Die Regel der Schädlichkeit der Continuität der Reise, die bei Colonial- und Blockadefällen so schädlich werden kann, ist es auch bei dem Küstenhandel. Der Ebeneser, Capitain Christensen, ging von Embden nach Antwerpen mit Wein. Es kam im Verhör aus, daſs die Ladung in Bordeaux eingenommen war, und daher von einem Hafen nach einem andern desselben Feindes ging. Man bemerkte für die Ladung: daſs der Feind den sonst den Fremden verbotenen Küstenhandel auch im Frieden den Fremden auf 100 Jahre offen lassen wollte. Sir Wm. Scott sagte: „Das Gericht wird nicht auf Glauben zu einer solchen Declaration handeln, sondern seinen eigenen Grundsätzen über den von Neutralen betriebenen feindlichen Küstenhandel getreu bleiben.“ Da das Schiff durch Uebereinkunft freigegeben war, so erkannte er Fracht und Kosten, weil er annahm, es sey möglich, daſs der Rheder die Absicht,

*) Robinson 6. — pag. 78.

dafs diese ursprüngliche Bestimmung verfolgt würde, nicht gewufst haben mögte. *)

Barilla war von Alicante in Kriegszeiten nach Lissabon gesandt, und dort in ein anderes Schiff für Cherbourg umgeladen. Sir W^m. Scott sagte den 9ten August 1808 in dem Falle Thomiris, Capit. Russel: „In allen Fällen ist es ein klares und ausgemachtes Princip, dafs die blofse Umladung in einem Mittelhafen die Continuität der Reise nicht breche, welches blofs durch eine vorhergegangene wirkliche Importation in dem Hafen, woselbst die Umladung erfolgt, geschehen kann.“ Man schützte vor, dafs die Waare in Lissabon verkauft ward. Sir W^m. Scott erwiderte: „Man giebt dies für einen genügenden Beweis der bona fide Importation in das Land an, und wenn man im Allgemeinen spricht, so wird auch angenommen, dafs Güter wirklich importirt sind, ehe sie verkauft werden können; aber es ist nie entschieden worden, dafs in Fällen, in welchen Waaren nach einem Mittelhafen gebracht wurden, nicht animo importandi, sondern um auf dem Wasser verkauft und dann umgeladen zu werden, ein solcher Verkauf, verbunden mit dem Umladen der Waaren, eine Exportation des Hafens constituire, in welchem solches vorgeht. Um eine Exportation zu constituiren, mufs in Hinsicht von nicht inländischen Waaren eine vorhergehende Importation erfolgt seyn. Wenn eine Ladung zur unmittelbaren Umschiffung und Weiterführung verkauft

*) Robinson 6. — pag. 256.

wird, so kann hier keine Importation angenommen werden, — es bleibt eine und dieselbe Handlung, von welcher der Verkauf und die Umladung nur Stuffen sind; sie verlängern die Kette, ändern aber nicht ihre Richtung. Man hat ein Certificat vorgezeigt, in welchem Lissaboner Kaufleute bezeugen, daſs den Schiffen, die aus fremden Häfen kommen, Auflage erlaubt wird, und daſs von dieser Auflage die Waaren für Exportation verkauft werden können. Demnach werden die Waaren verkauft, nicht in Folge einer Importation, sondern in Folge einer Auflage exportirt zu werden. In der That ist weder Im- noch Exportation vorhanden, sondern der Staat erhebt nur einen Transitozoll, ohne daſs das Eine oder das Andere Statt findet. Hier ist keine Unterbrechung der Continuität der Reise; wenn man dies annehmen wollte, so würde die Uebertretung der Ordre, daſs zwischen feindlichen Häfen kein Handel seyn soll, (diese Ordres wurden den 7ten Januar und 11ten Novbr. als Repressalien auf die Decrete von Berlin und Mayland ertheilt,) nicht vorzubeugen seyn. Die Producte des Nordens würden nach dem Süden verführt werden können, und vice versa, bloſs durch die Zwischenkunft von Kaufleuten in Lissabon, und mit der kleinen Unbequemlichkeit, in den Tajus einzulaufen und einen geringen Transitozoll zu bezahlen. In welchem Sinne ist dies ein Handel von Portugal? — Hier ist weder Im- noch Exportation. Hier ist nichts wie ein Durchgang von fremden Waaren, die einer Finanzoperation von Seiten des Staats unterworfen sind. Wie lange dieser Gebrauch Statt findet, ist nicht gezeigt. So lange wie er mit

den Rechten einer dritten Parthei nicht in Collision kömmt, interessirt es dieselbe nicht. Kömmt aber eine Gelegenheit, durch welche eine dritte Parthei das Recht erwirbt und ausübt, die Verführung von Waaren von einem feindlichen Hafen nach einem andern feindlichen Hafen zu verwehren, so kömmt dieser Gebrauch zur Sprache, und er wird dadurch nicht privilegirt, das neue Recht zu eludiren, wenn man sagen kann, der Handelszweig sey dem Lande herkömmlich." — Condemnation. *)

Der Mercurius, Capitain Hansen, ging von Bordeaux nach Bremen; es erhellte aber, daſs er in England anlaufen wollte, eine Erlaubnis dazu zu erwirken. Es entstand die Frage: ob dadurch die Continuität der illegalen Reise gebrochen wurde, da in den Amerikanischen Fällen dies nicht angenommen war; allein Sir W[m.] Scott bejahte die Frage den 16ten December 1808, **) nachdem er vorher eben so schon in dem Falle Minna, Capitain Traube, ***) entschieden hatte.

Es ist zu besorgen, daſs England in Zukunft in Hinsicht der Betreibung des feindlichen Küstenhandels eher strengere als gelindere Principien befolgen wird, da es den Satz, dem Neutralen keinen Handel zu erlauben, den der Neutrale nicht in Friedenszeiten hatte,

*) Edward I. — pag. 22.

**) l. c. I. — pag. 54.

***) l. c. I. — pag. 55.

immer mehr ausdehnt, obgleich England dem Neutralen eine Compensation für die Beschränkung seines Handels mit den Contrebanden in Kriegszeiten schuldig wäre. Die Fahrt von den Häfen des einen Kriegführenden nach den Häfen seines Alliirten ist indeſs für neutrale Schiffe nicht verboten. Wir kommen, in Anleitung des obigen Satzes, nun auf einen Handel, der unglücklicher Weise einen Krieg zwischen Amerika und England mit veranlaſste, den Handel nach feindlichen Colonien, den die Engländer, aus obigem Princip, für illegal halten. Sie erlaubten ihn nur in Hinsicht der Reise von dem Heimathslande des neutralen Schiffes nach den feindlichen Colonien, oder vice versa, und weder von den Colonien nach irgend einem kriegführenden Lande, noch einer feindlichen Colonie. Englische Captoren verlangten daher das Schiff, Conferenzrath Baur, condemnirt, welches mit einer Hamburger Ladung von Buenos-Ayres nach Hamburg ging. Sir W^m. Scott sagte, den 18ten December 1806: „Wahr ist es, daſs die Gesetzesregel in diesem Kriege mit gröſserer Präcision und mit mehr Strenge aufgestellt ist, wie in den vorhergehenden. Die Regel beschränkt sich jetzt auf das Heimathsland des Schiffes, da sie früher auch auf das Land der Ladung ging. Es ist weder in meiner Macht, noch fühle ich Neigung dazu, die Strenge der frühern Regel durch Interpretation zu mildern; allein wenn Häfen so nahe an einander grenzen, wie Hamburg und Altona, nicht allein durch nahe Begrenzung, sondern durch die engsten Verbindungen von Familiarität und Handelsverkehr, wenn sie nur eine Börse haben,

wenn die Kaufleute ohne Unterschied ihre Landhäuser auf beiden Seiten der Städte längs dem Flusse haben: so würde man die Regel mit Härte auf die Hamburger Kaufleute anwenden, wenn man nicht annehmen wollte, daſs sie die Freiheit hätten, sich aller Bequemlichkeiten zu erfreuen, welche Altona für Handelszwecke darbietet. Ich bin vielmehr geneigt, was eine vernünftige Auslegung der vorliegenden Cabinetsordre betrifft, Hamburg und Altona als einen Hafen anzusehen. Weshalb ich den Reclam zulasse und das Eigenthum freigebe." *)

Die Importation in das neutrale Land muſs bona fide erfolgt seyn. Man darf Artikel des feindlichen Mutterlandes aus dem neutralen Lande nach den feindlichen Colonien verfahren; aber sie müssen auch bona fide importirt gewesen seyn. Die Amerikaner hatten, durch das Präjudicat Polly, Capitain Lasky, **) verleitet, angenommen, daſs Löschen und Zoll-Erlegung die Continuität einer Colonialreise breche. Da aber die Engländer erfuhren, daſs sie durch den Rückzoll (Drawback) fast den ganzen Importationszoll wieder erhielten, wenn sie z. B. mit einer Spanischen Colonial-Ladung in Amerika einliefen, und dieselbe sodann gleich, entweder in demselben oder in anderen Schiffen nach dem Mutterlande verschifften, so fingen sie in dem Falle Essex, Capitain Orme, an, eine Menge Schiffe und

*) Robinson 6. — pag. 364.

**) Handbuch 1. — pag. 431.

Ladungen, die in dieser Categorie waren, zu condemniren. Sir Wm. Grant, der Master of the Rolls, sagte darüber: *) daſs die Englischen Gerichte immer die bona fides der Importation supponirt hätten, und suchte dies durch eine genaue Analyse der früheren Entscheidungen zu beweisen. — Die Engländer gaben aber erst die neutralen Schiffe, die gegen ihre Regel in dem feindlichen Colonialhandel begriffen waren, frei.

In dem Colonialfalle Maria, Capitain Jakson, hatte man Waaren von Hamburg nach Bordeaux ausgenommen, dort andere Güter eingeschifft, mit denen das Schiff auf Domingo versegelte und genommen wurde. Das übrige Eigenthum, mit Ausnahme der in Hamburg verladenen Güter, wurde condemnirt, weil das Gericht die Einclarirung in Bordeaux nicht für geeignet hielt, die Continuität der Reise von Hamburg nach Domingo zu unterbrechen. **)

In späteren Zeiten condemnirten sie die Schiffe gleichfalls bei Colonialreisen, und in dem Falle Wilhelmina, Capitain Otto, wurde ein neutrales Schiff, welches mit einer neutralen Ladung von einer feindlichen Colonie nach einem anderen neutralen Hafen, als demjenigen wohin es selbst oder die Ladung gehörte, bestimmt war, sammt der neutralen Ladung condemnirt. ***) Simulirte Clarirung auf der Ausreise und

*) Robinson 5. — pag. 400.

**) l. c. 6. — Appendix 2.

***) Handbuch 1. — pag. 470.

Contrebande in der ausgehenden Ladung schaden den Retouren gegen die sonstige Regel des Prisenrechtes, daſs die Schuld mit der Ladung abgelegt wird. *) Da die Englische Strenge gegen den Colonialhandel von dem Princip herrührt, daſs den Neutralen kein Handel in Kriegszeiten zu erlauben sey, den ihnen der Feind nicht in Friedenszeiten erlaubt: so wurde der Handel nach Senegal in dem Falle der Juliana, Capit. Carstens, **) nicht nach denselben Grundsätzen behandelt, so wie auch Ostindische Fälle gelinde beurtheilt sind. ***)

Die Recovery, Capitain Well, ging von einer Englischen Besitzung in Ostindien ab, lief in Salem an, und versegelte ohne zu löschen von da auf Rotterdam. Englische Captoren urgirten: daſs zu Folge der Englischen Navigationsacte Fremde nicht von Brittischen Besitzungen in Ostindien nach einem fremden Lande handeln dürften, und daſs das Gericht der Kings Bench in der Sache Wilson c. Marriott es ausdrücklich entschieden habe: daſs die Einkommensgesetze Englands sich auf Ostindien ausdehnten. Sir W^m. Scott lehnte es den 13ten May 1807 ab, als Prisenrichter über die Quästion zu entscheiden.

Er bemerkte: Nachdem das Präjudicat Wilson c. Marriott die Brittischen Navigationsgesetze unbe-

*) Handbuch 1. — pag. 492 — 496.

**) Robinson 4. — pag. 328.

***) l. c. 4. — pag. 340.

dingt auf die Ostindischen Besitzungen ausgedehnt hatte, erfolgte eine Parlamentsacte 37 G. 3. Cap. 97. §. 22. und Cap. 117, nach welcher den Fremden der Handel zu Folge solcher Regulationen, als die Ostindische Compagnie treffen würde, freistehen sollte; daſs die Ostindische Compagnie aber keine Regulation in Hinsicht dieses Handels getroffen hätte. Hierauf schloſs Sir W[m.] Scott seine Freigabe mit den Worten:

„Ob es geeignet seyn mag, die Quästion in einem anderen Gerichte dieses Landes, woselbst die Discussion regelmäſsiger Weise vorgenommen werden kann, zur Verhandlung zu bringen; ob unter allen den Umständen, in welchen von Gesetzen die Rede ist, die nicht vollzogen sind, sondern in deren Hinsicht die Praxis ganz entgegengesetzt war, man wird annehmen können, daſs dieser Handelszweig der Strafe unserer Navigationsacte unterworfen sey, das mögen diejenigen in Ueberlegung nehmen, deren Rath zu Folge die Captoren verfahren.“ *)

Ueber keinen Punct ist mehr Schwankendes im Seerechte, als in der Lehre von der Kriegs-Contrebande. Wir haben diese Materie oben kurz berührt und theilen hier das Nähere mit. In der Regel kann man annehmen, daſs alles, was im strengsten Sinne zur Führung des Krieges und zu der Ausrüstung von Schiffen gehört, von England dazu gerechnet wird. Sir W[m.] Scott sagte über Eisen, in der Entscheidung des Schwedischen

*) Robinson 6. — pag. 346.

Schiffes, der ringende Jacob, Capit. Kreplin: *) „Es ist vielleicht kein Artikel in der Natur, der so genau unter die Beschreibung eines Artikels von verschiedenem Gebrauche kömmt, als Eisen. Es ist eine Waare, die zu den unendlichsten Verschiedenheiten von menschlichen Bedürfnissen dient. Da diese Ladung nach einem Hafen geht, wo Seeausrüstungen Statt finden: so wird es sehr wahrscheinlich, daſs es zu Schiffsausrüstungen würde angewandt worden seyn. Man würde aber zu weit gehen, wenn man bloſs nach dieser Folgerung entscheiden wollte, daſs es ein durchaus feindlicher Artikel sey. Auch kann ich einem anderen Argumente, welches man vorgebracht hat, nicht beistimmen, daſs nämlich, weil unverarbeitetes Eisen in einigen Tractaten als nicht contreband ausgenommen ist, es daher da, wo keine Ausnahme angegeben, als Contrebande zu betrachten sey. Die Aufzählung geschieht in Tractaten, um Miſsverständnissen zuvor zu kommen; sie unterscheidet das, was Contrebande seyn soll, von dem, was es nicht seyn soll. Aber die Ausnahme besonderer Artikel ist hier nicht in dem stricten Sinne zu verstehen, in welchem zuweilen gesagt wird: exceptio confirmat legem."

Jetzt werden in England nur die Contrebande-Artikel und nicht die Schiffe, worin sie verladen sind, falls sie nicht einem und demselben Eigenthümer zuge-

*) Handbuch 2. — pag. 62.

hören, oder er nicht um die Verladung gewufst hat, *) condemnirt, und in dem Falle der junge Tobias, Capitain Hilcken, erhielt ein Mitrheder seinen Part in dem Schiffe, obgleich der Hauptrheder das Schiff mit Contrebande beladen hatte, restituirt, weil er bewies, dafs er von dieser Verschiffung nichts gewufst habe, und dabei nicht interessirt gewesen sey. **) Und in dem Schwedischen Falle Sara Christina, Capitain Görgensen, wurde, obgleich die contrebande Ladung und das Schiff einem und demselben Eigenthümer gehörten, das Schiff (aber blofs aus Milde) den Rhedern zurückgegeben. ***) In der Regel wird keine Fracht für Contrebande bezahlt. In dem Falle Oster Risoer forderte der Capitain Jürgensen Fracht, weil er nicht gewufst, dafs Segeltuch in den confiscirten Ballen gewesen sey. — Sie wurde aberkannt. †) — In dem Falle Neptunus, Capitain Lampe, wurde die Fracht aber gegeben, weil die Contrebande äufserst unbedeutend gewesen sey. ††) Sonst werden alle erlaubte Waaren und alles Eigenthum, welches dem Eigenthümer der Contrebande am Borde zugehörte, mit der Contrebande confiscirt. †††) Was nach den Tractaten des Heimathslandes eines Schiffes mit dem Lande des Captors Contre-

*) Handbuch 2. — pag. 43.

**) l. c. pag. 19.

***) l. c. pag. 19.

†) l. c. pag. 71.

††) l. c. pag. 71.

†††) l. c. pag. 23.

bande ist, wird als Contrebande confiscirt, wenn es auch sonst frei ist. Eine wichtige Rücksicht für die Kaufleute, die frachtfahrende Dänische und Schwedische Schiffe befrachten. So wurde z. B. aus diesem Grunde eine Ladung Waitzen am Borde des Schwedischen Schiffes Goede Vreede als Contrebande confiscirt. *) Es ist in der Regel angenommen, daſs einheimische Contrebande-Artikel (wenn Tractaten nicht anders bestimmen, weshalb Preuſsen und andere Länder, die keine Tractaten mit England haben, besser daran sind wie z. B. Dänemark und Schweden, welche Tractaten haben,) auf einheimischen Schiffen für einheimische Rechnung nach dem Feinde dürfen gesandt werden, und in dem Falle Apollo, Capitain Böttcher, wurde dies selbst auf einen Fall ausgedehnt, in welchem die Producte nicht auf einheimischen Schiffen ausgeführt wurden. Sir W^m. Scott, der unabhängig von Tractaten für den vorliegenden Fall dies festsetzte, äuſserte über den Petersburger Tractat von 1801: **) „Der 2te Artikel stipulirt: „„Die Schiffe der neutralen Mächte mögen u. s. w.“ “ Darauf kömmt der Ausdruck, warum man die Distinction gemacht hat: „„am Borde neutraler Schiffe,“ “ das heiſst, am Borde der Schiffe eines der contrahirenden Theile der neutral ist, wie es in der Französischen Uebersetzung desselben Artikels ausgedrückt ist: „„sur les vaisseaux neutres.“ “ Wenn die Quästion auf diesem Puncte beruhete: so würde ich ohne Bedenken meine Meinung

*) Handbuch 2. — pag. 32.

**) l. c. pag. 25.

dahin abgeben, dafs durch diesen Tractat kein Privilegium blofs den Russischen Eigenthümern dieser Ladung verliehen worden, da dieselbe in einem fremden Schiffe verladen war. Obgleich die gegenwärtige Quästion nicht auf diesen Tractat beruhet: so wird es nicht unpassend für mich seyn, in Antwort auf dasjenige, was man zu behaupten gesucht hat, als eine gerechte Interpretation dieses Tractats zu erklären, dafs nach meiner Ueberlegung es vollkommen klar ist, dafs die Ausdrücke auf nichts gehen, welches nicht auf die Schifffahrt der fremden contrahirenden Länder beschränkt ist." *)

Das Schiff Eleonora Wilhelmina, Capitain Zimmermann, ging 1806 mit Schiffsbauholz und andern Artikeln von Riga nach Amsterdam, und die Englische Regierung hatte es zugestanden, dafs die Russen mit Frankreich und dessen Alliirten in unschuldigen Artikeln handeln dürften. „Diese Ordre, sagte Sir Wm. Scott, kann nie so ausgelegt werden, dafs sie einer gemischten und assortirten Ladung, deren Bestandtheile theils contreband, theils es nicht sind, Schutz gewähren könne.

„Was den Tractat mit Rufsland betrifft, so bin ich der Meinung, dafs derselbe blofs auf Fälle geht, in wel-

*) Conferatur des Verfassers Versuch eines Commentars zu den Russischen Beschwerden über die Beeinträchtigung des Russischen Handels. Altona bei Hammerich. 1808. — Pag. 18.

chen eine Parthei neutral ist, und nicht wenn sie in einem gemeinschaftlichen Kriege gegen ein und dasselbe Land sind. Der Context des ganzen Tractats geht offenbar blofs auf einen solchen Handel, und kann nicht auf den Handel eines der beiden Länder ausgedehnt werden in einer Zeitperiode, wo beide Länder in einem gemeinschaftlichen Kriege begriffen und verpflichtet sind, ihre ganze Kraft und Energie gegen den gemeinschaftlichen Feind aufzubieten. Ferner bin ich der Meinung, dafs der Tractat sich nicht auf die Thatsache des vorliegenden Falles anwenden läfst, (der Rheder war nämlich erst kürzlich Bürger in Rufsland geworden,) und bis ich besser unterrichtet bin, werde ich dafür halten, dafs der Nationalcharakter eines Mannes, der so eben erst die Preufsische Schifffahrt verlassen und seine Frau und Kinder noch immer in Pillau hat, bona fide nicht als ein solcher erachtet werden kann, welcher der Russischen Nation angehört." *)

In dem Falle Santissimo Sacramento wurde Bologneser Hanf, der für Genuesische Rechnung nach dem Feinde verschifft war, condemnirt. **)

In dem Danziger Schiffe Juffrouw Wobetha wurde 1782 eine Ladung Bauholz freigegeben, weil das Holz aus Polen gekommen war, und Danzig damals unter Polnischem Schutze stand. In dem Falle Evert, Capit.

*) Robinson 6. — pag. 335.

**) Handbuch 2. — pag. 31.

Everts, *) hatten Lübecker Hanf verladen, der in den Connoissementen Pafshanf genannt war. Sir Wm. Scott sagte bei der Entscheidung, dafs es zu hart für die Hansestädte seyn würde, sie auf die Exportation der Producte ihres Gebietes zu beschränken; allein es sey Pflicht, Beweise mit den contrebanden Waaren zu schicken, dafs sie Deutschen Ursprungs wären, und sie solche in dem gewöhnlichen Laufe ihres Handels exportirten. In dem Falle des Preufsischen Schiffes Franklin, Capitain Segerbrath, äufserte Sir Wm. Scott: dafs er Schiffe, die bei einer falschen Destination Contrebande am Borde hätten, condemniren würde, **) und, wie schon bemerkt, sind in der Rosalie und Betty Retouren condemnirt, die für ausgegangene Contrebande-Artikel verschifft waren. ***)

Beinahe alle Bedürfnisse, die nach Kriegsschiffs-Häfen gehen, werden für Contrebande genommen. So wurden in dem Falle des Preufsischen Schiffes Eduard, Capitain Bartlett, Weine, weil sie nach Brest gingen, condemnirt. In der jungen Margaretha, Capitain Clausen, wurde Käse, †) in der Friendship, Capit. Jansen, Pökelfleisch, ††) in de jonge Andreas, Butter, †††) in de jonge Frederick, gepökelte Stock-

*) Handbuch 2. — pag. 60.

**) l. c. pag. 63.

***) l. c. pag. 23.

†) l. c. pag. 39.

††) l. c. pag. 34.

†††) l. c. pag. 35.

fische und Lachs, *) in dem Johannes Heringe und Reis condemnirt, weil sie nach einem Kriegshafen gingen. In dem Falle Neptunus, Capitain Lampe, gab Sir Wm. Scott Unschlitt, das nach Amsterdam bestimmt war, frei, indem er sagte, dafs er diesen Artikel, wenn derselbe nach einem Kriegsschiffshafen des Feindes bestimmt gewesen wäre, als Contrebande condemnirt haben würde. Von Segeltuch sagte er, dafs dieser Artikel bei jeder Bestimmung nach dem Feinde Contrebande wäre. So auch in dem Präjudicat de twee Juffrouwen, Capitain Etjes, dafs Pech und Theer es sey. Wenn sie einheimische Producte des einheimischen exportirenden Kaufmannes sind, so müssen sie mit Certificaten über ihren einheimischen Ursprung versehen seyn. **)

Nicht so präjudicirlich wie die Kriegsschiffshäfen sind diejenigen Kauffahrtheihäfen, die für beide Gattungen von Schiffen dienen. Sir Wm. Scott sagte: „Wenn der Hafen ein allgemeiner Handelshafen ist, so wird angenommen, dafs die Artikel zum Civilgebrauch dahin gehen, wenn auch bei Gelegenheit eine Fregatte oder ein anderes Kriegsschiff in dem Hafen gebaut seyn mag. Im Gegentheil, wenn der hervorstechende Charakter eines Hafens der militairischer Seerüstungen ist, so wird es angesehen, als wenn diese Artikel zum Militairgebrauch dahin gehen, obgleich auch Kauffahrtey-

*) Handbuch 2, — pag. 36.

**) l. c. pag. 54.

Schiffe den Hafen besuchen, und obgleich es auch möglich ist, daſs die Artikel zum bürgerlichen Gebrauch mögten angewandt worden seyn.“ *) Deshalb wurde in den Fällen Eendragt und Juffrouw Magdalena Käse, der nach Kauffahrteyschiffshäfen ging, freigegeben, **) und in dem Schiffe die gute Gesellschaft, Capitain Kolzenberg, Cordilla-Hanf, der nach Bordeaux ging. ***) Am Borde des jonge Hermanus war der Torst, weshalb das Schiff zur Untersuchung eingebracht war, zu unzureichend, dem Captor die erkannten Kosten zu bezahlen, aber Sir W^m. Scott sagte: „Der Torst ist dem Hanfe so ähnlich, daſs wenn man erlauben wollte, daſs solcher ohne Untersuchung verfahren werden dürfte, so würde der Feind hinreichend mit Hanf versorgt werden. Es ist nothwendig, daſs dergleichen Ladungen zur Untersuchung eingebracht werden.“ †) Ueberhaupt sind Artikel, die sowohl zu Schiffsausrüstungen als zu andern Zwecken gebraucht werden können, nur zu häufig bei einer feindlichen Bestimmung der Gefahr ausgesetzt, eingebracht zu werden, damit Kunstverständige untersuchen, ob sie sich zum Kriege oder hauptsächlich zum bürgerlichen Gebrauche eignen. So wurde es in dem oben angeführten Falle, der ringende Jacob, untersucht, ††)

*) Handbuch 2. — pag. 38.

**) l. c. pag. 34.

***) l. c. pag. 58.

†) l. c. pag. 60.

††) l. c. pag. 62.

ob das Eisen, in dem Falle Eendragt, Capit. Bonker, ob das Bauholz, *) von der Gattung sey, die gewöhnlich zu Schiffsausrüstungen bestimmt wäre, um die Confiscabilität desselben zu bestimmen, indem Sir W. Scott in dem Falle Twende Brodre, Capitain Schall, die Worte des Dänischen Tractats: „bois de construction," so auslegte, daſs bloſs darunter Schiffsbauholz verstanden würde. **)

Pech, nach Nantes von St. Sebastian gehend, wurde in dem Falle Nostra Signora de Begona, Capit. Ybriniga, freierkannt. ***) In dem Falle der Frau Margaretha, Capit. Straer, Käse, der nach Quimper ging, aber in dem Zelder Rast, Capit. Rozenau, condemnirt, weil dieser Artikel nach Corunna ging. ****) Sir Wm. Scott sagte: „Corunna ist an sich selbst einigermaaſsen ein Kriegshafen, wenn auch nicht ausschliesſsend und in einem so hervorragenden Grade, so ist er durch seine Nähe bei Ferrol doch mit diesem Hafen fast derselbe. Dieser Hafen liegt in derselben Bay, und wenn man Schiffsvorräthe in dieselbe einführen läſst, so, denke ich, würde es unmöglich zu verhindern seyn, daſs sie nicht gerades Weges mit demselben Schiffe nach Ferrol gingen. Von Quimper dagegen können Käse nicht leicht anders als durch Landfracht nach Brest

*) Handbuch 2. — pag. 41.

**) l. c. pag. 45.

***) Robinson 5. — pag. 97.

****) l. c. 6. — pag. 92.

kommen.“ Da in dem vorliegenden Falle Kunstverständige überdies attestirt hatten, daſs der Käse von der Beschaffenheit sey, vorzüglich auf Kriegsschiffen gebraucht zu werden, so wurde er condemnirt. So auch Schiffszwieback, in dem Falle Ranger, Capitain Smit, der zu einer Zeit, in welcher Provianteinfuhr nach Spanien, wegen der Hungersnoth erlaubt war, von Brest nach Cadix ging. *) Sir W^m. Scott sagte: „Man hätte von einer Bewilligung, die mit so vieler Liberalität zugestanden wurde, erwarten sollen, daſs sie nur mit dem zartesten Ehrgefühl und guten Glauben sowohl von Spanien als von seinen Alliirten würde benutzt worden seyn.“

Die Franzosen wünschten Masten und Schiffsbauholz nicht zur Contrebande gerechnet. In dem Falle des Schwedischen Schiffes Elegance sagte Herr Parceval Grandmaison: „Obwohl die Engländer zum Hohn der Verträge Masten, welche für neutrale Rechnung nach ihren Feinden bestimmt sind, condemniren: so würde doch dieses schwarze Betragen, welches trotziger Weise von der ministeriellen Parthei in den öffentlichen Debatten des Englischen Parlaments bekannt wurde, keine Nachahmer in einem Gouvernement finden, welches das Völkerrecht respectirt. Demnach würde ein Französischer Kaper eine illegale Handlung begehen, welcher, um Repressalien auszuüben, vis-à-vis von dem Feinde ein mit Masten für Schwedische

*) Robinson 6. — pag. 126.

Rechnung beladenes, selbst nach England bestimmtes Schiff, wegnehmen würde.

Nach den Französischen Prisengesetzen werden nur Schiff und Ladung confiscable, wenn die am Borde befindliche Contrebande $\frac{2}{3}$ der Ladung ausmacht. Obgleich Terpentin und Theer in dem Tractat zwischen England und Frankreich nicht Contrebande sind, so wurden sie in der Entscheidung des Prisenconseils über das Schiff La Statira, doch dafür gehalten, *) weil die Amerikaner in einem Tractate mit England es zugestanden hatten, dafs sie zwischen ihnen Contrebande seyn sollten.

In Hinsicht des Vorkaufsrechtes von Kriegsbedürfnissen und Lebensmitteln sagte Sir W^m. Scott in dem Falle Haabet, Capitain Vette:

„Das Recht, Besitz von neutralen Ladungen zu nehmen, welche Provision oder Commeatus enthalten, und nach einem feindlichen Hafen bestimmt sind, wird nicht allein von diesem Lande reclamirt. Dieses Recht gehört allen kriegführenden Nationen. Die alte Praxis Europens, oder wenigstens verschiedener Seemächte Europens, war, sie gänzlich zu confisciren. Es ist noch kein Jahrhundert her, dafs nicht einige von ihnen sich dieses Recht angemaafst haben. Eine mildere Praxis hat sich in späteren Zeiten herrschend gemacht, indem

*) Handbuch 2. — pag. 81.

man solche Ladungen bloſs dem Rechte des Vorkaufes unterworfen hielt, d. h. dem Rechte, solche für einen billigen Preis von dem Individuo, dessen Eigenthum auf die Weise angehalten wird, selbst erstehen zu können. Ich habe nie gewuſst, daſs auf Seiten der Kriegführenden dieser Reclam weiter als auf Ladungen geht, die eingestandenermaaſsen nach dem Feinde bestimmt sind, oder auf solche, gegen die man den wohlgegründeten Verdacht hat, daſs sie eine verheimlichte Bestimmung dieser Art haben; noch habe ich gewuſst, daſs man auf Seiten der Neutralen genau denselben Preis erwarten dürfe, welchen man von dem Feinde in seinem eigenen Hafen hätte fordern können.

„Der Feind kann durch Hungersnoth in Verlegenheit gestürzt seyn, und mag durch die Noth, worin er sich befindet, dahin getrieben werden, einen Hungersnothpreis für die Bedürfnisse, wenn sie zu ihm gelangen, zu bezahlen; aber es folgt hieraus nicht, daſs, wenn man zu Folge seiner Kriegsrechte verfährt, und solche Zufuhren auffängt, man die Verpflichtung auf sich hat, den Preis der äuſsersten Noth dafür zu bezahlen.

„Nein, Vorkauf gründet sich auf eine gemilderte Ausübung des Krieges, und keine Regel hat festgesetzt, daſs ein solcher Ankauf genau nach denselben Gewinnaussichten regulirt werden muſs, welche die Expedition vor sich gehabt hätte, wenn nicht die

Ausübung des Krieges ihre Ausführung verhindert hätte. Man ist eine billige Schadloshaltung und einen nicht ungewöhnlichen Gewinn auf die Waaren schuldig, wobei man auf die ursprünglichen Ankaufskosten, welche der Absender bezahlt, und auf die Kosten, welche er in Hinsicht der Versendung gehabt hat, Rücksicht nehmen muſs. Ich hoffe und hege das Vertrauen, daſs dieses Land nie darin zurück seyn wird, auf eine liberale Art dasjenige zu interpretiren, welches man für eine billige Schadloshaltung und Avance zu halten hat. Allein sicher ist es, daſs die aufbringende Nation (capturing nation) nicht allemal diese Ladungen auf dieselben Bedingungen zu sich nimmt, welche der Feind gerne zugestehen würde, wenn er dieselben haben könnte. Noch viel weniger sind Fälle dieser Art für solche zu halten, bei welchen Schäden und Kosten erkannt werden müssen und bei welchen der Verlust jedes möglichen Gewinnes auf die ungerechten Captoren gelegt werden muſs; denn dies sind keine ungerechte Capturen, sondern auctorisirte Ausübungen der Rechte des Krieges."

In dem Schwedischen Tractat vom 25sten July 1803 ist das Vorkaufsrecht den Engländern ausdrücklich zugestanden, und in den Fällen in welchen sie solches ausübten, haben sie den Facturenbelauf mit 10 pCt. Avance bezahlt. In dem Falle Haabet verweigerte Sir W$^{m.}$ Scott Assecuranzprämie, die nicht wirklich bezahlt war, weil der Kaufmann sein eigener Assecuradeur war. Er sagte: „Die Frage ist: ob

irgend ein vernünftiger Grund für mich vorhanden ist, den Ausspruch zu thun, dafs der Registrator und die Kaufleute eine gerechte Forderung abgeschlagen hätten, indem sie die Aufführung einer Assecuranz-Prämie in Rechnung, die nicht bezahlt war, nicht zugestanden haben. Man hat behauptet, dafs dieser Posten in der Factur hätte zugestanden werden müssen, weil es in dem Verkehr der Kaufleute mit einander gebräuchlich ist, denselben zuzugestehen. Es leuchtet nicht ein, dafs dies eine nothwendige Folge ist, denn es ist sicher keine allgemeine Regel, dafs in allen Fällen, wo eine Ladung jure belli blofs des Vorkaufes wegen genommen ist, man dafür einen Preis gewärtigen könne, der genau auf dieselbe Weise berechnet wäre, und genau auf denselben Werth sich beliefe, den sie gegolten haben würde, wenn sie in dem gewöhnlichen Laufe des Handels in ihrem Bestimmungshafen angekommen wäre." Die Lords of Appeal bestätigten diese Entscheidung, und ein einziges Hamburger Handlungshaus verlor dadurch Pfund 40,000 Sterling, da es bei vielen Kornladungen die Selbstassecuranz übernommen hatte.

Bis jezt ist es oft so nachlässig mit den Tractaten gehalten, dafs nicht selten Rheder oder Capitaine diejenigen ihres Landes nicht gekannt haben.

Ein Schwedisches Schiff war von Bordeaux nach Westindien monatsweise befrachtet, und es hiefs in der Certepartie: „Sollen dem Capitain schlechterdings

keine Contrebande oder in den Tractaten verbotene Waaren, sondern bloſs Wein, Brandtewein, Mehl, gesalzenes Fleisch, und andere erlaubte Kramwaaren gegeben werden.“

Das Schiff wurde nach England aufgebracht und das Mehl und Fleisch am Borde als Contrebande nach dem 11ten Artikel des alten Tractats zwischen Schweden und England, nach 20monatlichem Aufenthalte condemnirt. Herr Glashoff war der Meinung, daſs für die 20 Monate Aufenthalt dem Verfrachter von dem Befrachter keine Fracht zu bezahlen, jedoch Monats- und Kostgeld der Equipage in Havarie grosse zu vergüten wären. Da aber die Unwissenheit des positiven Rechtes niemand entschuldiget, so hätte der Capitain die Ablader durch seine Unfähigkeit zu Folge der Gesetze seines Landes über den Transport der Waaren nach einem feindlichen Hafen zu contrahiren, nicht in Schaden setzen dürfen. Dies Beispiel zeigt indeſs, wie nothwendig es wäre, daſs die bestehenden Tractaten eines Landes, in einem Buche abgedruckt, am Borde jedes inländischen Schiffes seyn müſsten.

Kupferplatten, die, nach dem Bericht Englischer Kunstverständiger, zu Schiffsausrüstungen gebraucht werden konnten, und für Schwedische Rechnung von Stockholm nach Amsterdam gingen, wurden in der Sache des Schwedischen Schiffes Charlotte, Capitain Focks, den 7ten September 1804 condem-

nirt. *) Sir Wm. Scott sagte: „Von Seiten der Krone wird behauptet, daſs nach dem Schwedischen Tractat Kupferplatten Contrebande sind, wenn sie auch nicht zu Schiffsbekleidung geeignet sind. Dies ist eine Quästion von groſser Wichtigkeit; ich werde sie zu genauer Betrachtung überstehen lassen, und durch gegenwärtiges Decret nur den Theil der Platten condemniren, der zu Schiffsbekleidung geeignet ist, da dies ein neuer Fall in Betreff der Auslegung eines Tractats ist, über welchen eine Verschiedenheit der Meinungen mag obgewaltet haben. Ich werde daher nicht die alte Regel anwenden, sondern die unverdächtigen Artikel freigeben. Was dasjenige Kupfer betrifft, welches zweifelhafter Natur ist, so muſs die Entscheidung darüber aufgeschoben werden.“

In dem Falle Charlotte, Capit. Kolzenberg, gingen Masten am Borde eines Lübeckischen Schiffes für Russische Rechnung von Riga nach Nantes. Die Reclamanten beriefen sich, bei einer Aufbringung, den 16ten Novbr. 1804, auf den letzten Tractat mit England. Das Appellations-Gericht hatte den 19ten August 1803 Masten, die für Russische Rechnung in dem Schwedischen Schiffe De Graaf van Gothland von Riga nach Cadix gingen, condemnirt, und die Captoren beriefen sich auf dieses Präjudicat. Sir Wm. Scott erachtete sich dadurch gebunden, und sagte über die Bestimmung nach einem Kauffahrtei-

*) Robinson 5. — pag. 277.

Hafen: *) „Gehen die Masten nach einem solchen Hafen, so können sie zur Ausrüstung von Kapern gebraucht werden, oder von Nantes nach Brest gebracht und dadurch dem Feinde eben so nützlich werden, als wenn sie directe nach einem Hafen von Kriegsrüstungen gebracht wären. Das Präjudicat, wodurch ich gebunden bin, wird mit Rücksicht auf frühere Auctoritäten gemacht seyn, und selbst die Reclamanten behaupten nicht, daſs der Tractat den Handel von Ruſsland über diesen Punct auf einen besseren Fuſs stellt, wie vorher.“ Also erfolgte Condemnation.

Das Amerikanische Schiff Richmond, Capitain Brattel, hatte von Amerika nach Isle de France ausclarirt und 29 Tonnen Theer am Borde. In St. Helena gab es vor, nicht nach Isle de France, sondern nach Mozambique zu gehen. Der Theer war nicht in Amerika clarirt und wurde für Schiffsvorrath ausgegeben. Sir Wm. Scott sagte: „Kann die Quantität als zu dem Gebrauch des Schiffes erforderlich erachtet werden und unter den Ausdruck Schiffsvorrath kommen? Ich kann nicht umhin zu denken, daſs der Vorrath gröſser ist, als was aufrichtiger Weise unter diesem Ausdruck verstanden werden kann. Niemand darf unter dem Vorwande, um die Welt zu segeln, so viele Artikel dieser schädlichen Natur wie ihm gefällt, mit sich herum

*) Robinson 5. — pag. 314.

führen und sie dann in verschiedenen Häfen, woselbst sie sogleich zu Zwecken des Krieges verwandt werden können, verkaufen. Der Ausdruck Schiffsbedarf muſs liberal interpretirt werden, aber doch muſs er so verstanden werden, daſs er einer Definition fähig sey. Zwölf Tonnen waren vorher in St. Helena als ein Theil der Ladung verkauft, und es ist daher ganz unmöglich, anzunehmen, daſs das Ganze ursprünglich als Schiffsbedarf an Bord genommen war. Nimmt man dazu, daſs die Quantität am Borde noch verheimlicht wurde, so wird die Folgerung, daſs der Rest in Isle de France hat verkauft werden sollen, stärker. Man kann fragen: was sollte ein Mann in dieser Lage thun, der beabsichtigte ehrlich zu Werke zu gehen, und dem es fehlschlug, die ganze Quantität in St. Helena zu verkaufen? Die Antwort liegt vor Augen. Er hätte die Quantität beim Zolle angeben und um Erlaubniſs bitten müssen, denjenigen Theil, der über den Schiffsbedarf vorhanden war, verkaufen zu dürfen. Diese Vorsicht wäre um so vernünftiger gewesen, da man aussagt, daſs der ursprüngliche Werth der ganzen Parthei nur 10 bis 15 Pfd. Sterl. betrug. Der Nachtheil oder Verlust bei einem dortigen Verkauf würde unbedeutend gewesen seyn und mit diesem geringen Opfer gegen die Verpflichtungen des Tractats hätte er seine Reise gesichert, ohne sich irgend eine von den Beschuldigungen zuzuziehen, die man ihm jetzt zur Last legt. Statt dieses vorsichtige Betragen zu beobachten, wurde der Capitain verleitet, die ganze

Quantität falsch anzugeben, und ich muſs dafür halten, daſs dies geschah, um eine Ausclarirung nach Isle de France zu erhalten." Da es erhellte, daſs das Schiff in Isle de France hatte verkauft werden sollen, so wurden Schiff und Ladung condemnirt. Werden nämlich Schiffe, die zum Kriege geeignet sind, in der Absicht von Neutralen nach dem Feinde gesandt, um daselbst verkauft zu werden, so sind sie condemnable. Aus diesem Grunde wurde das Amerikanische, nach Havannah gehende Schiff Brutus den 27sten July 1804 von den Lords in der Appellations-Instanz condemnirt, *) obgleich dieses Gericht kurz vorher zwey andere Amerikanische Schiffe, von denen die Bestimmung zum Kriege zweifelhaft war, die dessenungeachtet in Westindien condemnirt waren, freisprach. Dies waren die Schiffe Fanny, Capitain Ingraham, und Neptune, Capitain Gibbs. Das Schiff Raven, Capitain Jarnings, war ein Französischer Kaper gewesen. Der Amerikaner, der es gekauft, hatte sein Bestes gethan, es zu einem Kauffahrteyschiffe zu bilden, und da es dennoch dazu nicht tauglich gefunden wurde, beabsichtigte er, es in einem kriegführenden Lande zu verkaufen. Es wurde freigegeben von den Lords, den 13ten Januar 1804.

Schweden hatte 1806 und 1807 den Handel mit dem Feinde in unschuldigen Artikeln erlaubt und

*) Robinson 5. — App. No. 1.

Pech und Theer, als Producte seines Landes, für unschuldige Artikel gehalten. Eine Menge Schwedischer Schiffe war dessenungeachtet von Engländern aufgebracht. Sir Wm. Scott sagte bei der Entscheidung des Schwedischen Schiffes Neptunus, Capitain Bachmann, den 12ten August 1807: „Für andere Nationen ist es gleichgültig, in wie weit eine Nation ihre Kriegsrechte mildert oder nicht; aber die Sache verhält sich anders, wenn andere Nationen dieselbe Sache gegen einen gemeinschaftlichen Feind verfechten. Zwischen ihnen mufs es für einen indirecten, wenn nicht für einen directen Vertrag genommen werden, dafs ein Staat nichts thun müsse, die allgemeine Absicht zu schwächen. Wenn der eine Staat seinen Unterthanen erlaubt, einen ununterbrochenen Handel mit dem gemeinschaftlichen Feind zu führen: so kann die Folge davon seyn, dafs er dem Feinde diejenige Hülfe und denjenigen Trost zuführen kann, der dem Verfolg der gemeinschaftlichen Sache und dem Interesse der Allianz sehr nachtheilig werden können. Es scheint, dafs es daher nicht genug ist zu sagen, dafs der eine Staat diese Praxis seinen eigenen Unterthanen zugestanden hat, sondern es scheint wünschenswerth zu seyn, dafs auch gezeigt werden mögte, entweder, dafs die Praxis von der Beschaffenheit sey, den gemeinschaftlichen Operationen überall nicht schaden zu können, oder dafs sie die Zustimmung des conföderirten Staates hat. Es erhellt aus der Staats-Correspondance über vorliegenden Gegenstand, dafs die Schwedische Regierung ihren Unter-

thanen ausdrücklich Freiheit gegeben hat, Schiffe nach den Holländischen Häfen zu verfrachten. Dies kann aber nicht ohne Einschränkung angenommen werden. Kann man wohl bei dem Umfang dieser Ausdrücke annehmen, dafs sie Pulver oder irgend andere für den Krieg präparirte Artikel ausnehmen dürften? Es ist nicht hinreichend zu sagen, dafs es die Natur-Producte des Landes sind, die man verführt, denn dieser Satz mufs seine Grenzen in dem anerkannten Princip der Selbstvertheidigung des alliirten Kriegführenden haben. Man nehme an, dafs ein Land so unglücklich von der Natur ausgesteuert wäre, nichts wie Schwefel, Holz und Salpeter hervor zu bringen, oder nichts wie Eisen, sollte man behaupten können, dafs die Einwohner ihre Erzeugnisse in Pulver oder Kanonen nach dem Feinde würden führen dürfen? Forderungen dieser Art müssen auf irgend eine Weise begrenzt seyn. Wo soll man diese Grenze finden? — In der Ordre, die unsere eigene Regierung erlassen hat, und die besagt, dafs man Nachricht erhalten, dafs Schweden einen Handel mit dem Feinde in unschuldigen Artikeln zugesteht, und hierauf die Freiheit dieses Handels in dieser Ausdehnung bestätiget. Aus Herrn Cannings Brief erhellte, dafs zwischen dem Staatssecretair und dem Schwedischen Minister eine Discussion über diesen Gegenstand eingetreten sey, in welcher von Seiten unserer Regierung die feste Ueberzeugung ausgedrückt wird, dafs Schweden nicht beabsichtigen könnte, den Feind mit Schiffsausrüstungs-Gegenständen (naval Stores) zu ver-

sehen. Da dies die Auslegung ist, welche unsere Regierung der Erlaubnis zulegt, so verpflichtet solche das Gericht, anzunehmen, daſs nur für unschuldige Artikel, mit Ausschluſs von Schiffsausrüstungs-Vorräthen, Erlaubnis ertheilt sey. Indem wir die Frage von Contrebande und Nicht-Contrebande bei Seite setzen, ist es hinreichend, zu fragen: ob die Artikel, aus denen diese Ladung besteht, unter den Ausdruck „naval Stores“ gehören? Und diese Frage beantwortet sich von selbst.“ Er condemnirte die Waaren, gab aber, unter den speciellen Umständen des Falles, die unschuldigen Artikel und das Schiff frei, selbst wenn sie auch den Eigenthümern der Contrebande gehörten, (gegen die allgemeine Regel,) bemerkte aber in Hinsicht unschuldiger Artikel, die sogleich bei der Löschung Holländisches Eigenthum werden sollten, und in deren Hinsicht die Holländer von ihrem Könige eine Licenz zur Einfuhr hatten, daſs er diese sehen müsse, ehe er über die Nationalität der in Folge dieser Licenz verschifften Güter entscheiden wolle. *)

Das Amerikanische Schiff Friendship, Capit. Callend, hatte 4414 Pipenstäbe, 30 Tonnen Harz und 90 Französische Passagiere, die zum Theil im activen Dienst der Französischen Marine waren, von Amerika nach Bordeaux am Borde. Nach früheren Präjudicaten wurde das Schiff condemnirt, weil die Ladung für Contrebande erachtet wurde.

*) Robinson 6. — pag. 410.

es von dem Amerikanischen Gesandten in Paris erhielt, worunter Depeschen von der damals feindlichen Dänischen Regierung an ihren General-Consul in Amerika waren. Sir W^m. Scott hielt das Schiff deshalb nach obigem Princip nicht für confiscable, sondern gab es unter Erstattung der Kosten des Captors frei, indem er den 13ten May 1810 sagte: „Amerikanische Schiffe würden wohl thun, sich der Verführung von Depeschen mehr zu enthalten, als sie nach den Bemerkungen des Gerichtes es thun.“ *)

In dem Falle Rapid, Capitain Flemming, waren Depeschen eines Holländischen Agenten unter Couvert an einen Tönninger Kaufmann mit anderen Privatbriefen in Newyork an Bord des Schiffes gesandt. Sir W^m. Scott sagte den 21sten März 1810: „Man muſs wissen, daſs, wenn jemand, aus Mangel gehöriger Vorsicht, es zuläſst, daſs ihm Depeschen an Bord gesandt werden, so wird die Ausrede der Unwissenheit ihm zu nichts helfen. Seine Vorsicht muſs den Umständen angemessen seyn, unter denen er die Papiere erhält. Wenn er aus einem feindlichen Hafen in einem feindlichen Lande abgeht, und noch mehr, wenn die ihm gebrachten Briefe von Leuten, die in einem feindlichen Lande wohnen, gebracht werden: so ist er aufgefordert, die äuſserste Vorsicht, in Hinsicht der anzunehmenden Briefe, anzuwenden. Auf der anderen Seite muſs man aber

*) Edward 2. — pag. 227.

bemerken, dafs, wenn die Reise in einem neutralen Lande anfängt und in einem neutralen Hafen endigen soll, oder, wie in diesem Falle, in einem Hafen, der, obgleich nicht neutral, doch allen Neutralen geöffnet ist, so ist weniger Grund vorhanden, ihn behutsam zu machen, und es ist nicht unpassend, einem Betruge, der ihm gespielt ist, nachzusehen. Aber wenn der Neutrale Papiere eines feindlichen Hofes an Bord erhält, so nimmt er sie auf seine eigene Gefahr, und kann mit der Ausrede der Unwissenheit einer Thatsache nicht gehört werden, mit welcher er sich, wenn er gehörig aufgepafst hätte, würde haben bekannt machen können. Die Parthei in der vorliegenden Sache hat die Wohlthat der günstigen Auslegung." — Freigabe gegen Kostenersatz an den Captor. *)

Der Dänische Ostindienfahrer Tvende Söstre, Capitain Nilsen, ging mit einer Ladung contrebander Artikel von Kopenhagen nach Tranquebar und sollte beim Cap anlaufen, woselbst er einige unschuldige Artikel der Ladung verkauft haben würde. Wie das Schiff beim Cap ankam, hatten die Engländer es genommen und es wurde angehalten. Bei der Entscheidung äufserte das Gericht: „Wäre der Hafen Holländisch verblieben, so, denke ich, würde kein Mensch Freiheit gehabt haben, Artikel contrebander Natur mit der Absicht dahin zu bringen, blofs andere unschuldige Artikel

*) Edward 2. — pag. 228.

würden, an den Französischen Colonel Richmond, der als Pflanzer verkleidet mit dem Schiffe ging. Sir Wm. Scott, der behauptete, daſs die Neutralen nicht berechtiget wären, verkleidete Feinde am Borde führen zu dürfen, nahm an, daſs der Capitain und der Supercargo feindliche Depeschen angenommen und solche hätten verbergen wollen, und condemnirte deshalb Schiff und Ladung. Er sagte dabei den 4ten März 1808: „Der Dienst, den man dem Feinde durch Mitnehmen von Depeschen erzeigt, in welchem Grade er vorhanden seyn mag, kann nur von der schädlichsten und feindseligsten Art erachtet werden. Ich bin durch das Präjudicat der Lords in der Sache des Schiffes Constitution, Capitain Tate, vom 14ten July 1802 gebunden, anzunehmen, daſs die trügliche Verführung feindlicher Depeschen eine criminelle Handlung sey, die zur Condemnation führe.“ *)

Nach diesem Princip wurde das Amerikanische Schiff Susanna den 1sten April 1808, so wie das Amerikanische Schiff Hope, Capitain Jones, den 9ten April 1808 condemnirt, obgleich die Ladungen frei erkannt wurden, weil die Agenten derselben nicht Theil an der Verführung der Depeschen hatten.

Am Borde des Amerikanischen Schiffes Caroline, Capitain Doah, waren auf einer Reise von Newyork nach Bordeaux Depeschen von dem Französischen Minister in Amerika an seine Regierung.

*) Robinson 6. — pag. 458.

Sir W^m. Scott sagte: „Dies ist kein Fall, in welchem die Depeschen von irgend einem Theile des feindlichen Gebiets kommen, dessen Handel und Verbindungen jeder Art der andere Kriegführende ein Recht hat zu unterbrechen. Es sind vielmehr Depeschen von einer Person, welche den Lieblingsgegenstand für den Schutz des Völkerrechts abgiebt, von einem Ambassadeur, der in einem neutralen Lande sich aufhält, die Verhältnisse der Freundschaft zwischen diesem und seinem eigenen Lande zu bethätigen. Der Neutrale hat ein Recht, solche Depeschen zu befördern, aber er riskirt, daſs sein Schiff deshalb angehalten werden und daſs er Aufenthalt und Kosten unterworfen seyn kann. Er giebt den Captoren ein unbezweifeltes Recht, die Natur und den Inhalt der Papiere, welche er führt, zu untersuchen, denn es können doch Papiere von einer schädlichen Natur seyn, obgleich sie es nicht in dem Grade sind, eine a priori Präsumption gegen denjenigen zu erregen, der sie führt und die seine Güter der Confiscation unterwerfen. Indem er aber den Captoren ein Recht zur Untersuchung giebt, unterwirft er sich allen damit verbundenen Unbequemlichkeiten.“ Schiff und Ladung wurden freigegeben, muſsten aber dem Captor die Kosten bezahlen. *)

Das Amerikanische Schiff Maddison, Capitain Frost, hatte von Dieppe Depeschen am Borde, die

*) Robinson 6. — pag. 470.

es von dem Amerikanischen Gesandten in Paris erhielt, worunter Depeschen von der damals feindlichen Dänischen Regierung an ihren General-Consul in Amerika waren. Sir Wm. Scott hielt das Schiff deshalb nach obigem Princip nicht für confiscable, sondern gab es unter Erstattung der Kosten des Captors frei, indem er den 13ten May 1810 sagte: „Amerikanische Schiffe würden wohl thun, sich der Verführung von Depeschen mehr zu enthalten, als sie nach den Bemerkungen des Gerichtes es thun." *)

In dem Falle Rapid, Capitain Flemming, waren Depeschen eines Holländischen Agenten unter Couvert an einen Tönninger Kaufmann mit anderen Privatbriefen in Newyork an Bord des Schiffes gesandt. Sir Wm. Scott sagte den 21sten März 1810: „Man mufs wissen, dafs, wenn jemand, aus Mangel gehöriger Vorsicht, es zuläfst, dafs ihm Depeschen an Bord gesandt werden, so wird die Ausrede der Unwissenheit ihm zu nichts helfen. Seine Vorsicht mufs den Umständen angemessen seyn, unter denen er die Papiere erhält. Wenn er aus einem feindlichen Hafen in einem feindlichen Lande abgeht, und noch mehr, wenn die ihm gebrachten Briefe von Leuten, die in einem feindlichen Lande wohnen, gebracht werden: so ist er aufgefordert, die äufserste Vorsicht, in Hinsicht der anzunehmenden Briefe, anzuwenden. Auf der anderen Seite mufs man aber

*) Edward 2. — pag. 227.

bemerken, dafs, wenn die Reise in einem neutralen Lande anfängt und in einem neutralen Hafen endigen soll, oder, wie in diesem Falle, in einem Hafen, der, obgleich nicht neutral, doch allen Neutralen geöffnet ist, so ist weniger Grund vorhanden, ihn behutsam zu machen, und es ist nicht unpassend, einem Betruge, der ihm gespielt ist, nachzusehen. Aber wenn der Neutrale Papiere eines feindlichen Hofes an Bord erhält, so nimmt er sie auf seine eigene Gefahr, und kann mit der Ausrede der Unwissenheit einer Thatsache nicht gehört werden, mit welcher er sich, wenn er gehörig aufgepafst hätte, würde haben bekannt machen können. Die Parthei in der vorliegenden Sache hat die Wohlthat der günstigen Auslegung." — Freigabe gegen Kostenersatz an den Captor. *)

Der Dänische Ostindienfahrer Tvende Söstre, Capitain Nilsen, ging mit einer Ladung contrebander Artikel von Kopenhagen nach Tranquebar und sollte beim Cap anlaufen, woselbst er einige unschuldige Artikel der Ladung verkauft haben würde. Wie das Schiff beim Cap ankam, hatten die Engländer es genommen und es wurde angehalten. Bei der Entscheidung äufserte das Gericht: „Wäre der Hafen Holländisch verblieben, so, denke ich, würde kein Mensch Freiheit gehabt haben, Artikel contrebander Natur mit der Absicht dahin zu bringen, blofs andere unschuldige Artikel

*) Edward 2. — pag. 228.

daselbst zu verkaufen und dann mit der Contrebande nach einer unschuldigen Bestimmung abzugehen; allein ehe das Schiff ankam, trat ein Umstand ein, welcher die ganze Schuld abwäscht, denn von dem Augenblick, da das Cap Brittisch wurde, hörten die Waaren auf, contrebande zu seyn. Sie gingen nun nach einer Brittischen Besitzung, und die Folgen eines Vorkaufes, mit denen sie afficirt werden konnten, waren diejenigen des Brittischen Vorkaufsrechtes. Das entscheidende Princip in dieser wie in ähnlichen Sachen wird seyn, daſs ein Verbrechen existiren muſs im Augenblick der Anhaltung.“ *)

Nach diesem Princip war schon früher der Fall des Amerikanischen Schiffes Abby, in welchem die *Colonie*, mit der das Schiff gesetzwidrig hatte Handlung treiben wollen, vor der Anhaltung des Schiffes Englisch geworden war, entschieden. **)

Zum Heil der Menschheit ist in den letzten Jahren eine neue Art Contrebande entstanden, nämlich Neger. Nach einem Verzeichniſs, welches im Sommer 1814 dem Parlamente vorgelegt ward, sind schon 124 Schiffe im Sklavenhandel condemnirt.

Das Amerikanische Schiff Amedie führte Sklaven und wurde in Tortola deshalb condemnirt. Wie die Sache im Appellationsgerichte vorkam, sagte Sir W[m.] Grant: „Amerika hatte früher wie wir den Sklaven-

*) Robinson 6. — pag. 311.

**) l. c. 5. — pag. 254.

handel verboten. Da wir ihn aber beibehielten, so konnten wir in Hinsicht dieses Gesetzes uns keine Cognition anmaafsen. Durch die später eingetretene Veränderung indefs ist die Sache anders gestellt und ganz andere Grundsätze sind darauf anwendbar. Wir können nun behaupten, dafs abstract gesprochen, der Handel keine gesetzliche Existenz hat. Wenn ich sage: abstract gesprochen, so nehme ich an, dafs dieses Land kein Recht hat, irgend eine fremde Gesetzgebung zu bevormunden, welche es passend findet, diese Lehre nicht anzunehmen, und ihren eigenen Unterthanen diesen Handel ferner freiläfst. Wir haben indefs jetzt ein Recht zu behaupten, dafs prima facie der Handel illegal ist, und daher die Last des Beweises auf die Reclamanten zu wälzen, dafs, was sie betrifft, er rücksichtlich ihrer eigenen Gesetze erlaubt sey. So wie der Handel jetzt steht, denke ich, sind wir berechtiget zu sagen, dafs ein Reclamant nach Grundsätzen des Völkerrechtes kein Recht hat, Zurückgabe von menschlichen Wesen zu verlangen, unter dem Vorwand, dafs sie seine Sklaven sind. Er mufs erst ein durch die Wegnahme verletztes Recht darthun, mufs erst Eigenthum nachweisen, aus dessen Besitz er mit Unrecht gesetzt ist, und dessen Freigabe er verlangen kann. Im vorliegenden Falle kennen die Landesgesetze des Reclamanten kein Eigenthum der Art, als er zurückfordert. Er hat daher kein Recht Zurückgabe zu fordern. Die Folge ist die Bestätigung des Urtheils." *)

*) Dobson I. — pag. 85.

Diesem gemäfs wurde auch den 12ten März 1811 das Schiff Fortuna, Capitain Verisimo, unter Portugiesischer Flagge, als verkapptes Amerikanisches Eigenthum condemnirt. *)

So das Schiff Donna Marianne unter Portugiesischer Flagge, den 3ten Juny 1812, als verkapptes Englisches Eigenthum. **)

Dagegen aber wurde den 21sten May 1813 das Schwedische Schiff Donna Marianne mit Sklaven freigegeben, weil Schweden sich erst nach der Wegnahme, durch den Tractat vom 3ten März 1813 zur Abschaffung des Sklavenhandels verpflichtet. ***) Hingegen der Amerikanische Schooner Severen, Capitain Bradford, schon den 7ten October 1811 nach dem obigen Präjudicat in Halifax condemnirt, wobei Doct. Croke sagte: „Es ist nicht nothwendig, dafs das Schiff schon Sklaven eingenommen hat, da es in der Fortuna als Grundsatz aufgestellt wurde, dafs ein Schiff confiscable sey, die völkerrechtswidrige Sklaven-Reise möge nur selbst begonnen, (der Schooner hatte Sklaven-Proviant und Handschellen am Borde,) schon weit gediehen oder vollendet seyn.“ ****)

*) Dobson I. — pag. 81.

**) l. c. pag. 91.

***) l. c. pag. 98.

****) Stewart pag. 285.

Bei der Uebermacht der Engländer zur See wird ihr Blockaderecht, so wie es sich in ihren gerichtlichen Entscheidungen ausgebildet hat, lange, wenigstens in Hinsicht der Blockaden feindlicher Häfen, vorherrschend seyn. Es liegt aber auch in der Natur der Sache, daſs jede andere Nation, die nach ihnen herrschen mag, ähnliche Grundsätze befolgen wird. Wir haben in den Seerechtsbüchern und in der Praxis über keinen Punct mehr Irthümer gefunden, wie über das Blockaderecht.

Die Engländer nehmen, wie schon bemerkt worden, zwei Arten von Blockaden an, nämlich eine Blockade durch die That, und eine Blockade, deren Verhängung den fremden Gesandten in England bekannt gemacht ist. Erstere wird in der Regel nur auf Häfen beschränkt, die andere auf ganze Küsten und selbst auf neutrale Flüsse ausgedehnt, wie auf die Elbe in dem Kriege von 1803, weil die Franzosen Hannover besetzt hatten.

Von St. Lucar wurde angenommen, daſs es bloſs de facto blockirt sey. Die Spanische Regierung hatte das Schwedische Schiff Tutela, Capit. Reinstrock, mit Waitzen von Bordeaux nach St. Lucar befrachtet, während die Engländer es zugestanden hatten, daſs man mit Ausnahme von blockirten Häfen, Spanien mit Korn versehen dürfte. Das Schiff wurde genommen; der Genommene gestand, daſs er von der Blockade in Bordeaux gehört, und die Captoren bestanden auf die Condemnation, weil sie behaupteten, die Wissenschaft der

Blockade, einerlei, ob sie de facto oder per notificationem Statt finde, involvire Condemnation. Sir W^m^ Scott sagte: „Dies Schiff lag lange in Bordeaux, und beruhete die Materie bloſs auf der allgemeinen Notorität der Blockade zu der Zeit in Bordeaux: so würde daraus ein Grund für die Art von gütiger Nachsicht hervorgehen, die dem Gerichte als eine Schuldigkeit gegen Schiffe, die in feindlichen Häfen liegen und von denen man annehmen muſs, daſs die Nachrichten zu ihnen mit vieler Unzuverläſsigkeit kommen, aufgedrungen ist. Man behauptet, daſs in einem solchen Falle das Gericht nicht zu strenge den Folgen, welche aus allgemeinen Sätzen flieſsen, Wirkung geben wird. Beruhete der Fall auf bloſser Notorität: so mögte man dem Argumente Gehör geben. Allein es ist ein besonderer Umstand in diesem Falle vorhanden, der alle Wohlthat einer solchen Betrachtung aufhebt. Der Capitain gesteht, daſs sein Correspondent in Bordeaux ihn von der Blockade von St. Lucar benachrichtigte. Er erhielt also diese Nachricht auf die zuverlässigste Weise von demjenigen, an den er in Bordeaux von seinem Rheder gewiesen war. Was die Natur der Blockade betrifft, so konnten eben so wenig über den Charakter derselben, als über die Thatsache, Zweifel obwalten. Wenn es bloſs eine militairische Blockade gewesen wäre, die bloſs auf das Abhalten von Kriegsschiffen abzielte, wie man vorgiebt, daſs sie gewesen seyn sollte, oder wenn die Vorstellung, die der Capitain davon hatte, ihn zu dieser Voraussetzung leitete, so würde man nichts dagegen haben können, daſs er geglaubt habe, mit Sicherheit die Reise

antreten zu können. Allein über einen solchen Punct scheint er keinen Zweifel gehabt zu haben. Er scheint bloſs aus dem Glauben gehandelt zu haben, daſs, weil er eine Certepartie unterschrieben habe, er auch die Reise vornehmen müsse. *) Ich halte indeſs nicht dafür, daſs dies gesetzlich nothwendig war, sondern daſs er würde gerechtfertiget gewesen seyn, wenn er sich geweigert hätte, zu versegeln. So wie bei allen anderen Contracten, die gesetzwidrig werden, hätte er dagegen protestiren müssen, länger durch die Certepartie gebunden zu seyn. Wandte er sich an den Consul oder an ein Gericht? — Hätte er es gethan: so zweifle ich nicht, falls nicht alle Grundsätze von Recht in Frankreich über den Haufen geworfen sind, daſs man ihn von dem Contracte entschlagen haben würde, oder widrigenfalls würde man ihn aus dem Hafen gejagt haben, seine Reise anzutreten. Er scheint sich aber an kein Gericht gewandt zu haben. Hätte er es gethan, so würde man zwar in diesem Gerichte nicht haben annehmen können, daſs seine bloſse Verpflichtung, einen Act, der gesetzwidrig geworden war, vollziehen zu müssen, wenn er ihm auch durch die Kunstgriffe des feindlichen Abladers mögte aufgedrungen seyn, ihn von der Strafe befreien würde, die hievon die Folge seyn muſs. Falls er nun nicht behaupten kann, daſs das Schiff durch die Ordre des feindlichen Abladers gerechtfertiget ist: so finde ich keinen Grundsatz, wodurch das Schiff entschlagen wer-

*) Unglücklicher Weise ist diese irrige Vorstellung bei den Schiffs Capitainen nur zu häufig. Wir warnen dagegen.

den kann. Der vorausgesetzte Satz würde ganz unhaltbar seyn. Ich bin daher in der Nothwendigkeit, das Schiff zu condemniren."

Von einer Blockade, die den fremden Gesandten bekannt gemacht ist, wird angenommen, daſs sie nicht eher für beendigt angesehen wird, als bis sie zurückgerufen ist. Entscheidung in dem Ealle Vrouw Johanna, Capitain Ohken. *)

Es wird ferner angenommen, daſs sie auch denjenigen Nationen, die keine Gesandten in England hatten, zu einer gewissen Zeit bekannt geworden sey. — Adelaide, Capitain Rose. **)

Nach Verhältnis der Entfernung der Häfen wird diese Zeit im Allgemeinen bestimmt.

Sir W^m. Scott sagte hierüber: ***) „Die Zeit, welche schicklicher Weise zugestanden werden kann, hängt von Datis ab. Es ist eine aus vernünftiger Billigkeit und nicht aus Partheilichkeit oder Gunst gegen ein neutrales Volk entspringende Distinction, in Folge welcher man Amerikanischen Kaufleuten eine liberalere Zeitfrist in dieser Hinsicht zugesteht. Sie kann durchaus nicht nach der bloſsen Berechnung der Ent-

*) Handbuch I. — pag. 612.

**) l. c. pag. 600.

***) l. c. pag. 647.

fernung bestimmt werden, sondern nur mit Rücksicht auf die Zufälle, wodurch der Verkehr im Allgemeinen verzögert werden kann." Er fügte hinzu: „Ich mufs die Erfüllung zweier Verpflichtungen präsumiren, wofern nicht das Gegentheil gezeigt wird, weil dies Verpflichtungen sind, die aus den öffentlichen Obliegenheiten der Regierungen entstehen, nämlich aus der Pflicht von Seiten der Regierung, welche die Blockade verhängt, davon unmittelbare Auskunft den fremden Staaten zu ertheilen, und aus der Pflicht der fremden Minister, diese erhaltene Communication unmittelbar ihren resp. Regierungen zukommen zu lassen. Ich kann es nicht supponiren, ohne dadurch diejenigen Personen, welche einen Auftrag von so grofser Wichtigkeit erhalten haben, auf eine beleidigende Weise zu beschuldigen, dafs sie nicht die äufserste Sorgfalt in dieser Hinsicht angewandt haben sollten."

In Hinsicht der Zeit, in welcher die Engländer annehmen, dafs ihre Blockaden in Europa bekannt werden, sind sie, wie schon aus Obigem folgt, strenger wie bei den Amerikanern; doch wurde in dem Falle de jonge Petronella, Capitain Kens, *) die Zeit von 8 Tagen in Hinsicht der Blockade von Holland nicht für hinreichend gehalten, um Eigenthum confiscable zu machen, welches in dieser Frist aus Rotterdam versegelt war. In dem Falle Calypso, Capitain Schultz, **)

*) Handbuch 1. — pag. 617.

**) Robinson 2. — pag. 298.

war die Blockade von Holland den 21sten März bekannt gemacht, und das Schiff hatte den 20sten April in Rotterdam zu laden fortgefahren. Es wurde angenommen, daſs dies nach Bekanntwerdung der Blockade geschehen sey und die Ladung wurde condemnirt. In dem Falle des Neptunus, Capitain Hempel, sagte Sir W^m. Scott:

„Eine Blockade würde die nichtigste Sache von der Welt seyn, wenn Individuen Unwissenheit vorschützen dürften. Es ist die Pflicht der neutralen Regierungen, ihren Unterthanen Nachricht darüber zu ertheilen, da sie die Pflicht auf sich haben, ihr Eigenthum zu schützen. Ich werde demnach dafür halten, daſs ein neutraler Capitain gegen eine notificirte Blockade nicht vorschützen dürfe, daſs er sie nicht erfahren habe. Weiſs er wirklich nichts davon: so mag er seine Regierung um Schadensersatz in Anspruch nehmen; aber er hat deshalb keine Einrede in einem Prisengerichte. In einer Blockade de facto mag es anders seyn. Eine Distinction zwischen einer notificirten und einer de facto Blockade ist diese, daſs bei der ersten der Act der Versegelung nach einem blockirten Hafen hinreichend ist, die Schuld hervorzurufen. Man muſs annehmen, daſs die Notification förmlich werde zurückgenommen und gehörige Auskunft darüber ertheilt werden. Bis dies geschehen, ist der Hafen als geschlossen anzusehen, und von dem Augenblick, da man einen Hafen verläſst, nach einem solchen Orte zu versegeln, tritt die Beleidigung, wodurch man die Blockade verletzt, völlig ein,

und das darin verwickelte Eigenthum wird dadurch der Condemnation unterworfen.“ *)

Die Vertreibung der blockirenden Macht durch Gewalt der Elemente oder durch das Provianteinnehmen, hat keine Einrede abgegeben, eine per notificationem constituirte Blockade für aufgehoben zu halten, aber wohl, in dem Falle die Hoffnung, Capit. Schmidt, die Vertreibung durch eine feindliche Macht. Sir Wm. Scott sagte: „Wenn eine Escadre durch Zufälle der Witterung vertrieben wird, welchen die blockirende Macht nicht entgehen konnte: so hat man keinen Grund annehmen zu können, daſs dieser Umstand eine Aenderung in dem System veranlassen werde, da es nicht erwartet werden konnte, daſs eine Blockade Monate lang könnte fortgesetzt werden, ohne daſs sie solchen temporairen Unterbrechungen ausgesetzt würde. Wenn aber eine Escadre durch die Uebermacht vertrieben wird, so beginnt ein neuer Lauf von Begebenheiten, die dazu dienen können, daſs die blockirende Macht auf eine ganz andere Weise werde gebraucht werden, und ruft daher eine ganz andere Reihe von hieraus folgenden rechtlichen Vermuthungen zu Gunsten der gewöhnlichen Freiheit kaufmännischer Speculationen hervor. In einem solchen Falle ist der neutrale Kaufmann nicht verpflichtet, es vorauszusehen oder zu vermuthen, daſs die Blockade aufs neue werde fortgesetzt werden, und daher muſs sie, falls sie fortgesetzt werden soll, de novo

*) Robinson 2. — pag. 114.

in ihrem gewöhnlichen Laufe anheben, und ohne Rücksicht auf den vorigen Stand der Thatsache, die auf eine so wirksame Weise unterbrochen wird." Nach diesem Grundsatze hielt das Gericht dafür, dafs die vorige Blockade erloschen gewesen sey, und rieth es nun, falls eine Repetition derselben Maafsregel bei ihrem Wiederanfang vorgenommen werden sollte, sie den neutralen Staaten wieder kund zu thun, entweder durch öffentliche Erklärungen oder durch die Notorität der Blockade de facto. „In dem vorliegenden Falle (die Blockade von Cadix betreffend) behauptet man nicht," sagte Sir W^m. Scott, „dafs eine neue Declaration erfolgt sey, und das Gericht hat schon entschieden, dafs die frühere Kundmachung in ihrer Wirksamkeit erloschen ist. Es ist daher nur noch zu überlegen, ob eine solche Notorität der Thatsache eingetreten sey, durch die Zeit oder andere Umstände bewirkt, von der man annehmen mufs, dafs sie die Existenz der Blockade zu der Wissenschaft der Partheien gebracht habe." *)

Es ist nicht erlaubt, sich über die Fortdauer einer bekannten Blockade an Ort und Stelle zu erkundigen. Es wurde indefs in Hinsicht des Amerikanischen Schiffes Betsey, Capitain Goodhue, eine Ausnahme gemacht. **) Sir W^m. Scott sagte: Sicher kann ich nicht einräumen, dafs die Amerikaner von den gewöhnlichen Wirkungen, welche die Notification einer in

*) Robinson 6. — pag. 117.

**) Handbuch I. — pag. 577.

Europa existirenden Blockade hat, zu eximiren sind. Aber ich denke, dafs es nicht unrecht ist, zu sagen, dafs, da sie in einer solchen Entfernung sind, wo sie nicht beständig Auskunft haben können, ob eine Blockade fortdauert oder relaxirt sey, es nicht unnatürlich ist, dafs sie unter der Vermuthung ihre Schiffe ausschicken, dafs die Blockade, nachdem sie eine geraume Zeit gedauert hat, aufgehoben sey. In der That, es würde ein grofser Nachtheil für sie seyn, wenn sie durch die Regel, die in Europa gilt: dafs die Blockade so lange für existent mufs gehalten werden, bis die Revocation derselben wirklich notificirt ist, strenge gebunden wären. Denn wenn diese Regel strenge applicirt würde, so würde die Wirkung der Blockade für sie zwei Monate länger dauern, als für die handelnden Nationen in Europa, die beinahe, sobald als die Blockade aufhört, auch Nachricht davon erhalten. Man kann, denke ich, keine Einwendungen dagegen haben, dafs die Amerikaner zu Folge einer wirklichen Vermuthung, dafs die Blockade, nachdem solche geraume Zeit gedauert hat, aufgehoben worden sey, ihre Schiffe absegeln lassen, und dafs sie darüber, ob die Vermuthung gegründet sey oder nicht, hinlängliche Untersuchungen anstellen, obgleich ich ohne das mindeste Bedenken zugestehe, dafs diese Untersuchung nicht bei den Blockirenden und vor der Mündung des Flusses sollte gemacht werden, sondern in den Häfen, die auf dem Wege liegen und die Gelegenheit zur Auskunft ohne Gelegenheit zum Betruge darbieten.“

Von den Europäern aber sagte er in der Entscheidung des Schiffes Posten, Capitain Hyll: *)

„In Europa, woselbst die verschiedenen Länder beständige Communication haben, und von denen man gewissermaafsen sagen kann, dafs sie unter einem Dache leben, kann es durchaus nicht erlaubt werden, dafs ein Schiff, welches Nachricht von der Blockade hat, nach dem blockirten Flecke unter dem Vorwande, fernere Nachricht einzuziehen, segelt." — Also erfolgte Condemnation.

Man glaubte bei der Elbblockade von 1803, dafs gelindere Grundsätze auf diesen Fall würden angewandt werden. Sir Wm. Scott sagte indefs bei der Entscheidung über die Schiffe Spes und Irene, die in der Voraussetzung, dafs die Elbblockade bei ihrer Ankunft aufgehoben seyn würde, bona fide von Archangel auf Hamburg versegelt waren:

„Man mufs annehmen, dafs alle allgemeine Folgen einer solchen Blockade von der Regierung, die sie verhängte, gehörig werden überlegt seyn, und da die Maafsregel einmal ergriffen ist, so ist das Gericht in der Nothwendigkeit, sie nach denselben Grundsätzen, nach welchen alle andere Blockaden etablirt werden und nur etablirt werden können, zu erzwingen. Selbst wenn das Gericht diese Grundsätze im Stiche zu lassen und in neue Speculationen über Blockaden zu wandern hätte, so haben die Reclamanten selbst nicht einmal die Grund-

*) Handbuch 1. — pag. 580.

sätze angegeben, nach welchen man hätte verfahren sollen. Das Gericht ist daher in der Nothwendigkeit, dieselben Grundsätze anzuwenden, auf welche alle andere Entscheidungen aus diesem Rechte des Krieges begründet sind, obgleich es bei diesem Verfahren geneigt seyn wird, sie gelinde und mit einer Aufmerksamkeit auf alle Umstände, welche die Parthei zu günstigen Rücksichten berechtigen könnten, anzuwenden." *)

Schon auf den Anfang einer Versegelung nach einem blockirten Hafen haftet Confiscation. Der Capitain Hempel vom Schiffe Neptunus versegelte im November 1798 von Danzig nach Havre, welches per notificationem vom 23sten Februar 1798 für blockirt erklärt war; begegnete der Flotte des Lord Duncan, und erkundigte sich bei dieser, ob Havre noch blockirt sey? Ein Capitain antwortete ihm: Nein. Hierauf wurde er aufgebracht. Sir W^m. Scott sagte: „Unter den obwaltenden Umständen würde es zu hart seyn, seine vorige Schuld gegen ihn geltend zu machen. Ich denke, ich kann als Richter nicht auf den Zustand zurückblicken, in welchem er sich befand, ehe er der Brittischen Flotte begegnete, und deshalb werde ich befehlen, Schiff und Ladung freizugeben."

Der Courier, Capitain Erick, war angeblich von Pillau nach Colberg und dann nach England be-

*) Robinson 5. — pag. 78.
Claim to Justice most humbly addressed to the most noble and Right Honorable the Lords Commissioners, by Mr. Nemnich.

stimmt. Wie der Capitain in See kam, fürchtete er, nicht nach Pillau gehen zu dürfen, und fragte bei einem Englischen Officier vor, der ihm dazu Erlaubnifs gab. Sir W^m. Scott nahm an, dafs die Ordre von dem 7ten Januar 1807 auf diesen Fall gehe, indem er Schiff und Ladung condemnirte. Er sagte dabei den 19ten Juny 1810: „Die irrige Auslegung des Brittischen Officiers wird das Gesetz des Falles nicht verändern können. Das Gericht hat zwar zugestanden, dafs unrichtige Nachrichten über Thatsachen ein guter Grund wären Nachsicht verlangen zu können; was aber das Gesetz betrifft, so mufs der Neutrale sich nach anderen Unterrichtsquellen umsehen. In diesem Falle aber ermächtiget der Officier sich nicht des Rechtes, das Gesetz auszulegen, sondern er ermächtiget sich eines Rechtes, welches er eben so wenig besitzt, nämlich dadurch, dafs er dem Schiffe zugesteht, nach einem untersagten Hafen zu gehen, des Rechtes, das Gesetz zu suspendiren. Ich behaupte nicht, dafs es nicht Fälle geben mag, in welchen das Gericht Königliche Officiere berechtiget erachten wird, eine solche Macht zu besitzen, allein nur in Nothfällen, z. B. wenn ein Schiff gar keinen Proviant hat, oder wenn es sonst nicht im Stande ist, nach einem offenen Hafen zu gehen, und in welchen die Noth allein ohne eine solche Erlaubnifs eine hinreichende Entschuldigung geben würde.“ *)

Sind von den blockirenden Schiffen Ungerechtigkeiten dahin begangen, dafs Schiffe ein- oder ausgelassen

*) Edward 2. — pag. 251.

sind, so daſs Ungewiſsheit über die Fortdauer der Blockade entstand: so hat die Englische Admiralität unter den Aeuſserungen, die wir oben *) angeführt, das Schiff Juffrouw Maria Schröder, Capitain Grönwold, welches nach einem dergestalt blockirten Hafen versegelte, freigelassen, und in dem Falle des Schiffes Henricus erkannt, daſs die Erlaubniſs, eine Ladung einbringen zu dürfen, auch die Erlaubniſs in sich schlieſse, mit einer andern Ladung herauskommen zu dürfen. Aber der gröſste Theil der Ladung des obigen Schiffes Juffrouw Maria Schröder wurde condemnirt, weil die Admiralität die Wohlthat, welche einzelnen Schiffen durch die in Hinsicht ihrer irregulair vollzogene Blockade zugeflossen war, nicht auf andere Gegenstände als auf die speciellen Schiffe ausdehnen wollte, **) wie weiter unten mit mehrerem gedacht wird.

Im Allgemeinen sind Waaren, die nach der Bekanntschaft mit einer Blockade verladen werden, confiscable, wenn das Schiff, worin sie verladen worden, aufgebracht wird. ***) Die Schuld des Bruches einer Blockade, die gleich mit der Versegelung anhebt, endiget im Allgemeinen nur mit dem Ende der Reise. Sir Wm. Scott sagte in der Entscheidung des Schiffes Welvaart van Pillaw, Capit. Bötcher: „Ein

*) Pag. 44.

**) Handbuch I. — pag. 636.

***) l. c. pag. 700.

Umstand, warum man um Nachsicht gebeten, ist dieser, daſs das Schiff, wenn ich so sagen darf, der äuſseren Circumvallation entgangen wäre, seine Reise eine Strecke fortgesetzt hätte, und dadurch den Pönal-Folgen entgangen sey. Diesen Grund kann ich indeſs nicht gelten lassen, wenn anders der Satz richtig ist, daſs ein neutrales Schiff nicht die Freiheit hat, mit einer Ladung aus einem blockirten Hafen herauszukommen; so kenne ich keine andere natürliche Grenze dieses Verbrechens, als das Ende der Reise.

Es würde lächerlich seyn zu sagen: „wenn ihr nur bei der blockirenden Macht vorbeikommen könnt, so seyd ihr frei;" — dies würde eine sehr absurde Application des Princips seyn. Wenn das Princip richtig ist: so muſs es diejenige Ausdehnung haben, die ich demselben gebe. Denn ich sehe auf keine andere Weise, wie das Verbrechen seine Grenzen erhalten könnte.

Sir W^m. Scott bezog sich hier auf eine Stelle in Bynkershoeck, worin er über die Holländischen Verordnungen des vorigen Jahrhunderts, Blockaden betreffend, spricht, und worin es unter andern heiſst:

„Wenn ein Engländer, aus Flandern nach Dänemark bestimmt, von einem Holländer in einen Englischen Hafen gejagt wäre, wenn er von da, um seine Reise fortzusetzen, ausgelaufen und in seinem Bestimmungshafen noch nicht angelangt wäre, so

scheint er mir auf der Reise und in dem Act des Verbrechens ertappt zu seyn, und es ist einerlei, ob der Hafen, wohin er sich flüchtete, in seinem oder in einem anderen Lande lag, da er in beiden Fällen nicht der Hafen war, woselbst seine Reise sich endigen sollte.“ (Q. J. P. Lib. 1. Cap. 2.)

„Was mich betrifft, so halte ich das Princip, welches ich aufgestellt habe, für richtig, und ich werde annehmen, dafs, wenn ein Schiff, welches eine Blockade gebrochen hat, auf irgend einer Stelle seiner Reise angetroffen wird, es in delicto ertappt und confiscable ist.“

In dem Falle des Schiffes Conferenzrath Baur, welches von Hamburg nach Tönning und von da nach Buenos-Ayres bestimmt gewesen seyn mag, beschuldigten die Captoren die Genommenen mit dem Bruche einer Blockade auf der ausgehenden Reise. Sir W^m. Scott sagte: „Was die Absicht der Partheien betrifft, so erhellt aus der Certepartie, dafs ein Plan gemacht war, die Blockade zu brechen. Ob nun auch die mens rea existirt haben mag, so haben die Partheien doch die Wohlthat, dafs fremde Umstände zu ihrem Vortheil ausschlagen. Die Blockade wurde ganz aufgehoben, ehe das Schiff absegelte, so dafs kein corpus delicti obwaltet, welches nothwendig seyn würde, die Rache der Gesetze auf sie herabzuziehen.“ *)

*) Robinson 6. — pag. 363.

Das Altonaer Schiff Christiansberg, Capitain van der Weyde, war in Folge einer Englischen, den 7ten Januar 1807 ertheilten Relaxation der Blockade von Holland für Neutrale, von Holland nach neutralen Häfen ausgehen zu dürfen, mit einer Ladung auf Smyrna versegelt, aber aus behaupteter Noth in Alicante eingelaufen, hatte dort seine Ladung verkauft und war mit Retouren auf Kopenhagen versegelt. Sir W^m. Scott nahm, nachdem er das Journal, die Aussagen und die Reparaturrechnung scharfsinnig verglichen hatte, an, dafs keine Noth vorhanden gewesen sey, und da der Reclamant die Confiscabilität der Retouren bestritt, sagte er den 10ten Juny 1807: „Die Rechtsfrage ist, wie man bemerkt, neu, und von beträchtlichen Folgen, und vorzüglich wenn man sie in der Ausdehnung der Folgen, die daraus bei dem eingeschränkten Zustande der Handlung entspringen können, betrachtet. Ich mufs zuerst die Lage bedenken, in welcher das Schiff zu Rotterdam sich eingeschlossen befand. Es war wirklich in dem Hafen von Rotterdam blockirt und konnte hierauf nur mit einer Ladung herauskommen, wenn es dieselbe nach einem neutralen Hafen bringen wollte. Die Erlaubnifs, nach einem neutralen Hafen gehen zu dürfen, implicirt, bei der Annahme derselben, einen Contract, dafs diese Destination bona fide verfolgt werden solle. Das Schiff macht von der Nachsicht Gebrauch und versegelt mit der vorgegebenen Absicht, sich dem Willen des Blockirenden gemäfs zu verhalten. Allein die Thatsachen beweisen nach-

mals, daſs es seine Ladung in einem Hafen löschte, wohin es keine Erlaubniſs erhalten haben würde, wenn die wahre Destination bei der Versegelung angezeigt wäre. Zweifelsohne ist dieses eine treulose Handlung, und nun frage ich: Auf welche Weise kann die Königl. Ordre aufrecht erhalten, oder ein solches Betragen anders unterdrückt werden, als dadurch, daſs man die Gefahr der Strafe auf die folgende Reise fortdauern läſst? Bis das Schiff wirklich in den untersagten Hafen einlief, constirte nichts davon, ob es in delicto war oder nicht. Die Kreuzer sahen nichts, aber das Schiff lief in Alicante ein, und dadurch ist das Vergehen vollendet, und nun kömmt zuerst die Absicht an den Tag. Erst beim Auslaufen zeigt sich eine Gelegenheit, das Gesetz zu rächen und die Restriction der Königl. Ordre zu erzwingen. Man hat den Einwurf gemacht, daſs, wenn die Strafe auf die folgende Reise haften sollte, so würde sie immer mit dem Schiffe fahren. Der Theorie nach, mag man nicht weiter als bis zu der unmittelbaren Reise gehen dürfen, aber wir müssen wissen, daſs man in der Praxis weiter gegangen ist, nämlich zu der unmittelbar folgenden Reise, welche die Gelegenheit an die Hand gab, das Gesetz zu erzwingen." *)

Das Schiff Randers-Bye war von Almeira nach Marseille, mit falschen Papieren auf Triest,

*) Robinson 6. — pag. 376.

gegangen, hierauf in Ballast von Marseille nach Cette, und ward auf der Reise von Cette nach Kopenhagen genommen. Die Captoren verlangten obiges Princip auf den Fall angewandt, aber das Gericht erklärte, es nicht weiter als auf die unmittelbar folgende Reise angewandt haben zu wollen, und gab das Eigenthum frei." *)

Das Schiff Potsdam, Capitain Gerts, war von einem Neutralen an einen andern Neutralen in einem blockirten Hafen verkauft und versegelte hierauf in Ballast. Sir Wm. Scott sagte: „Ich halte den Rechtstitel des neutralen Reclamanten von allen Einwürfen frey, die aus einer Blockade entstehen könnten."

Das Schiff General Hamilton, Capit. Flinn, war in einem blockirten Hafen von einem Amerikaner dem Feinde (wie wir vermuthen) abgekauft, war von dem blockirten Hafen in Ballast nach New-Orleans bestimmt, und lief auf dieser Reise in Havarie in England ein, woselbst es angehalten wurde. Sir Wm. Scott sagte: „Ist das Schiff in einem blockirten Hafen gekauft, so ist dies allein der illegale Act, und es ist gleichgültig, durch welche Fonds der Ankauf gemacht ist. Ein anderer Einwurf ist, daſs das Schiff seine Reise geendiget gehabt, und daſs die Strafe daher nicht länger darauf hafte. Allein das

*) Robinson 5. — pag. 382.

Schiff wurde durch Sturm hieher nach England getrieben, der Capitain sagt aber nicht, dafs es hieher ursprünglich bestimmt war, da es nach New-Orleans ging. Es ist unmöglich, diesen Zufall als ein solches Aufhören der Reise anzusehen, dafs dadurch die Strafe aufgehoben würde, die auf das Schiff haftete." *)

Neutrale Schiffe dürfen einem blockirten Hafen nicht zu nahe kommen, es sey um Lootsen einzunehmen, oder unter irgend einem anderen hörbaren Vorwande der Art. Das Lübsche Schiff die gute Erwartung, Capitain Yay, ging von Oporto nach Caen, und wollte aus dem blockirten Havre einen Lootsen einnehmen. Sir W^m. Scott sagte: „Es ist unmöglich, dafs eine Blockade aufrecht erhalten werden kann, wenn die Praxis erlaubt wird, dafs ein Schiff, welches nach einem unblockirten Hafen bestimmt ist, die Freiheit haben soll, seinen Cours dergestalt und so lange zu verfolgen, dafs die blockirenden Schiffe, welche die Blockade aufrecht erhalten sollen, dadurch unter die Kanonen der feindlichen Batterien gebracht werden. Es bleibt immer bedauernswürdig, dafs das Eigenthum unschuldiger Personen durch blofse Unvorsichtigkeit der Schiffsführer in Gefahr gesetzt wird; aber es ist unmöglich den Satz zu mildern, dafs der Ansteller gesetzlich für die Handlungen derjenigen, die er angestellt hat, aufkommen mufs. Ich bin der Meinung, dafs der Capitain in diesem Falle eine

*) Robinson 6. — pag. 62.

gesetzwidrige Absicht kund gab und daſs er im Begriff war, eine gesetzwidrige Handlung auszuführen." *)

Doch wurde bei einer allgemeinen Blockade von Holland in dem Falle die Frau Ilsabe, Capitain Pieper, die Schelde, obgleich ein Grenzfluſs von Holland, der vormals immer geschlossen war, nicht für blockirt erachtet. **)

Das Amerikanische Schiff Luna, Capit. Louthworth, war nach St. Sebastian bestimmt und wurde genommen, weil die Cabinets-Ordre vom 26sten *April* 1809 die Häfen von Frankreich, Holland und Italien für blockirt erklärt, und die Franzosen St. Sebastian besetzt hatten, aber den 29sten Juny 1810 von Sir Wm. Scott freierkannt, indem er sagte: „Ich kann nicht zugeben, daſs, weil der Hafen von St. Sebastian nahe an blockirt erklärte Häfen grenzt, er deswegen weniger zugänglich sey als jeder andere offene Hafen. Die Einführung eines solchen Princips würde die Wirkung haben, jeder Blockade eine unbestimmbare Ausdehnung zu geben." ***)

Das Schiff Mercurius, Capit. Gerdes, welches abgewiesen ward, weil Amsterdam blockirt sey,

*) Robinson 6. — pag. 184.

**) Handbuch 1. — pag. 657.

***) Edward 2. — pag. 191.

wurde condemnirt, weil es durch die Vlie-Passage dahin hatte gehen wollen. *)

Die Neutralen, die in einem blockirten Hafen sind, müssen sich baldmöglichst entweder in Ballast oder mit einer Ladung, die sie ganz vor der Blockade eingenommen haben, daraus entfernen. **)

Schiffe, die aus Havre versegelt waren, weil die Blockade von den blockirenden Officieren irregulair vollzogen war, wurden zwar desfalls, wie schon bemerkt worden, nicht confiscirt, in Hinsicht der Ladungen solcher Schiffe sagte aber Sir W^m. Scott in der Entscheidung über das Schiff Juffrouw Maria Schröder:

„Im gegenwärtigen Falle wurde das Schiff aus dem Grunde zurückgegeben, weil es Erlaubniß erhalten hatte, mit einer Ladung in Havre einzulaufen. Allein die Ausdehnung dieses Princips muſs auf diejenigen beschränkt werden, die der Gegenstand dieser erlaubten Nachsicht gewesen waren. Das Schiff ist zurückgegeben, allein es folgt auf keine Weise, daſs die Eigenthümer der Ladung auf gleichem Fuſse stehen. Die Ladung kann in Folge crimineller Ordres verschifft seyn, die dahin lauten, daſs die Waaren bei jeder Gelegenheit, die sich zum Entwischen darböte, ver-

*) Handbuch 1. — pag. 561.

**) l. c. pag. 576.

In dem Falle des Schiffes **Friedrich Moltke** sagte Sir W^m. **Scott**: „Es kann allerdings Fälle von unschuldigem Auslaufen geben, wenn Schiffe vor der Blockade eingelaufen sind, und unter solchen Umständen kann es nicht behauptet werden, daſs sie nicht die Freiheit haben sollten, wegzugehen.

„Aber selbst dann mögte eine Untersuchung entstehen, ob man versucht habe, eine Ladung auszuführen; denn das würde einem von den Hauptzwecken der Blockade entgegengehandelt seyn.

„Also in allen Fällen ist ein Schiff, das aus einem blockirten Hafen kömmt, fürs Erste der Wegnahme unterworfen, und um eine Loslassung zu erhalten, wird von dem Reclamanten gefordert werden, einen hinlänglichen Beweis von der Unschuld seiner Absicht zu geben.

„Nur der Fall einer äuſsersten Noth entschuldigt das Steuern auf einen blockirten Hafen." *)

Die **Neutralität**, Capitain **Deverwer**, war mit acht anderen Schiffen von Bordeaux mit Wein und Brandtewein nach Embden abgegangen. Die Schiffe wurden in der Gegend (die Zeugen sagten auf der Rhede) von Ostende angehalten. Der Capitain sagte, daſs er auf der Insel Wight erfahren, die Ems sey

*) Handbuch 1. — pag. 588.

voll Eis, und er hätte bei Ostende einen Lootsen für Vliessingen suchen wollen. Sir Wm. Scott sagte: „Wenn ein kriegführendes Land das Recht hat eine Blockade zu verfügen: so muſs es auch das Recht haben sie zu erzwingen, und wenn ein Schiff unter dem Vorwande, daſs es weiter gehen wolle, sich einem blockirten Hafen nähern dürfte, so nahe, daſs es Gelegenheit hätte, ohne Widerstand hineinzuschlüpfen: so würde es unmöglich seyn, daſs irgend eine Blockade könnte aufrecht erhalten werden. Es würde, denke ich, keine ungerechte Präsumption de jure seyn, daſs die Schiffe in der Absicht dahin gingen, die Blockade zu brechen, und wenn eine solche Folgerung möglicher Weise mit Strenge in einzelnen Fällen wirken könnte, in welchen die Partheien eine unschuldige Absicht haben: so ist dies eine Strenge, die nothwendig mit der Regel über die Lehre vom Beweise verknüpft ist, und wesentlich zu der wirksamen Ausübung der Rechte des Krieges. Ich stelle indeſs keine allgemeine Regel auf, da dies in diesem Falle nicht nöthig ist." Es wurden hierauf 2 Seeleute aus dem Trinity-Hause darüber abgehört, ob nautische Gründe vorhanden wären, die Schiffe zu entschuldigen, in die Flanderschen Bänke bei Ostende gegangen zu seyn. Wie sie es verneinten, wurde das Eigenthum condemnirt. *)

*) Robinson 6. — pag. 35.

Wer in See eine Blockade erfährt, mufs seine Reise verändern. Dies that Capitain Vroom vom Schiffe Imina. Sir Wm. Scott sagte: „Es hat Fälle gegeben, in welchen das Gericht bei Deviationen des Capitains nach einem blockirten Hafen die Ladung nicht für nothwendig in die Folgen dieser Handlung verwickelt hielt. Man hat bei der Verhandlung gesagt, dafs, so wie in jenen Fällen die criminelle Deviation der Capitaine die Ladung nicht implicirte, so könnte auch die günstige Veränderung sie nicht beschützen, und in beiden Fällen müsse die schuldige Handlung nach den Absichten und Maafsregeln des Eigenthümers beurtheilt werden. Allein in jenen Fällen waren Schiff und Ladung in delicto genommen, und die blofse Quästion war, wem das Delictum zu imputiren sey? Wenn es blofs die Handlung des Capitains war, hielt das Gericht dafür, so könnten die Folgen derselben den Rheder treffen, dessen Agent er war. Dabei nahm es aber an, dafs es hart sey, durch die Handlungen der Capitaine die Eigenthümer der Ladungen zu binden, da die Capitaine nicht de jure die Agenten jener sind, wofern sie nicht specialiter dazu constituirt worden. In dem vorliegenden Falle ist kein jetzt existirendes Delictum. In jenen Fällen wurde der criminelle Anschein, der wirklich vorhanden war, durch die Betrachtung überwogen, dafs die Ladungs-Interessenten nicht nothwendiger Weise durch den Act des Capitains verantwortlich würden; allein hier ist keine Explication nöthig. Die Ladung wurde auf einer Reise nach

einem neutralen Hafen genommen. — — Ich werde Freygebung erkennen. Da die Captoren aber in der unumgänglichen Nothwendigkeit waren, den Fall wegen der anscheinenden ursprünglichen Bestimmung zur Adjudication zu bringen: so denke ich, daſs sie mit Recht zu ihren Kosten berechtiget sind."

Das Schiff Juffrouw Maria Schröder hatte eine Erlaubniſs erhalten, mit einer Ladung in einen blockirten Hafen hinein zu gehen. Es versegelte auch wieder mit einer Ladung von dort. Sir W^m. Scott äuſserte sich bei der Entscheidung so: „Wenn diejenigen Schiffe, die auf dem Fleck stationirt sind, um die Blockade aufrecht zu erhalten, ihre Macht zu diesem Zwecke nicht anwenden wollen: so kann ein Gericht unmöglich sagen, daſs zu der Zeit eine Blockade wirklich existirte, um dieses Schiff zu afficiren." *)

Diese Regel wandte er aber in folgendem Falle nicht an.

Das Schiff Rolla, Capitain Coffin, war während einer von Sir Home Popham verhängten Blockade von Montevideo von dort abgesegelt. Der Reclamant leugnete, daſs ein Officier eine Blockade verhängen könnte, weil solches ein Act der Souverainität sey. Sir W^m. Scott behauptete aber, daſs

*) Handbuch I. — pag. 635.

aufserhalb Europa ein Officier solches könnte, und obgleich er die Blockade nur dem Gouverneur von Montevideo angezeigt, hielt er diese Anzeige für hinreichend, da es constirte, diese sey dem Reclamanten bekannt gemacht, und er habe nach dieser Zeit seine Ladung eingenommen. Auf den Einwurf, dafs Talg und Häute früher für ausgehende Ladungs-Artikel angekauft, und dafs sie dem Verderb unterworfen wären, sagte Sir W^m. Scott: dafs Neutrale, denen die Freiheit, nach feindlichen Colonien zu handeln, ein Privilegium sey, im Allgemeinen keine extensive Interpretation gewärtigen dürften, dafs Retouren in Fällen vorliegender Art entweder wirklich am Borde oder wenigstens an Lichter abgeliefert seyn müfsten. Er untersuchte hierauf, ob die verhängte Blockade auch aufrecht erhalten sey. Es waren nur Sklavenschiffe (aus Rücksichten der Menschlichkeit) zugelassen, und obgleich er sich sehr strenge, wie oben, über die Nothwendigkeit, die Blockade durch die That aufrecht erhalten zu müssen, wenn gerichtlich darauf erkannt werden sollte, äufserte; so nahm er die Aufrechterhaltung im vorliegenden Falle doch an, und condemnirte das Eigenthum. *)

Es hat Fälle gegeben, in welchen die Ladungs-Interessenten nicht durch die Handlungen der Capitaine bei Blockadeverletzungen afficirt sind, wie oben bemerkt worden, aber deren giebt es nicht viele.

*) ...nson 6. — pag. 365.

Man kann sie im Nothfalle in den oben angeführten Werken nachschlagen. Es ist aber nach dem Präjudicat Alexandre, Capitain Ages, *) nicht zu empfehlen, Eigenthum darauf hin zu wagen. In dem Falle Ocean, Capitain Parker, wurden Waaren, die von Amsterdam, während einer Blockade von Amsterdam, verschrieben waren, zu Lande nach Rotterdam gesandt, und von dort verschifft. Sie wurden, wie rechtens, nicht für confiscable wegen gebrochener Blockade gehalten. **) Eben so wurden in dem Falle Stert, Capit. Johansen, ***) Waaren frei erkannt, die während der Blockade von Holland zum Behuf einer Bestimmung nach London über Embden verschrieben waren, nach welchem letzteren Orte sie durch die inländische Schifffahrt geschafft waren. Sir W[m.] Scott sagte: „Ich gehe hiebei von der Voraussetzung aus, daſs dies eine wahre inländische Navigation war, und keine Navigation über die Watten, deren Charakter auf eine andere Weise definirt werden muſs.“ Bei der Blockade von Amsterdam wurde angenommen, daſs alle Seepassagen nach Amsterdam durch den groſsen Wasserraum, die Südersee, unter Blockade wären, indem man voraussetzte, daſs diese Seepassagen alle im feindlichen Besitze wären. In Betreff der im neutralen Besitze befindlichen Seepassagen war man in dem Falle Twee Gebroeders, Capit. Northolt, der Meinung, daſs diese nicht in der Blockade mit einge-

*) Handbuch I. — pag. 655.

**) l. c. pag. 652.

***) l. c. pag. 661.

schlossen wären, wofern die blockirende Macht nicht bei den inneren Mündungen dieser Communicationen angebracht werden könnte.

Wie die Elbe blockirt wurde, glaubte man, daſs die Verschiffung der Waaren von Hamburg über die Watten nach Tönning sie nicht mit dem Charakter, die Blockade gebrochen zu haben, bekleiden würde. Winke darüber wären schon in der Entscheidung über das Schiff Carl Walther, Capitain Schmidt, vom 16ten Febr. 1802, zu finden gewesen. *) Buenos - Ayres Häute waren am Borde dieses Schiffes von Puerto Franco im Tajus nach St. Andero in Spanien bestimmt. Der Capitain hatte deponirt, daſs die ganze Ladung in Lichter-Schiffen wäre an Bord gebracht worden. Sir Wm. Scott sagte: „Durch diese und andere Umstände ist es genügend für mich dargethan, daſs keine solche Importation in Lissabon erfolgte, die einen Ankauf justificiren konnte, da es wiederholt erkannt ist, daſs in Kriegszeiten Eigenthum in transitu nicht gesetzlicher Weise übertragen und veräuſsert werden kann." **)

Bei mehreren Ladungen, die von Tönning während der Elbblockade verschifft wurden, kam es im Verhör heraus, daſs die Waaren von Bremen und Hamburg über die Watten nach Tönning gesandt, auf der Eyder, ohne daſs sie gelöscht und ohne daſs Einfuhr-

*) Handbuch I. — pag. 563.

**) l. c. pag. 566.

Zoll dafür bezahlt sey, verladen wären. Diese Ladungen wurden in puncto gebrochener Blockade condemnirt, weil man annahm, dafs sie aus den blockirten Häfen verschifft, und ihre Seereise nicht von Tönning, sondern von Hamburg und Bremen anhob.

Das Schiff Charlotte Sophie, Capit. Möller, wurde auf einer Reise von Tönning nach Algesiras angehalten und den 20sten November 1806 condemnirt, weil angenommen wurde, dafs die Ladung in Lichtern von dem blockirten Hamburg in Folge einer Certepartie heruntergesandt und das Schiff auch aus Hamburg gekommen wäre, um die Ladung in Tönning nach Spanien einzunehmen. *)

In dem Falle Maria, Capitain Munsen, in welchem Güter in Lichtern von der Weser nach der Jahde gebracht waren, sprach Sir W. Scott folgendermaafsen über das entscheidende Princip in Fällen dieser Art: „Häufig habe ich Gelegenheit gehabt zu bemerken, wie sehr die neutralen Städte, die an den blockirten Flüssen, der Elbe und Weser, liegen, dadurch leiden. Zu gleicher Zeit aber ist es meine Pflicht, in Hinsicht der Wirkungen dieser Blockade dieselben Grundsätze anzuwenden, die diesem Zweige des Völkerrechtes im Allgemeinen angehören, wodurch dergleichen Maafsregeln allein aufrecht erhalten werden können. Die Grundsätze können nicht verschieden seyn, obgleich es

*) Robinson 6. — pag. 204. Acton pag. 57.

zuverlässig die Neigung des Gerichtes seyn wird, die Lage dieser Städte dadurch so viel möglich zu erleichtern, daſs es auf die Distinctionen, welche zu ihrer Gunst eingeführt werden können, und die mit der richtigen Auslegung allgemeiner Rechtsgrundsätze nicht unvereinbar sind, sorgfältig achtet. Von einer über die Weser verhängten Blockade muſs man indeſs nothwendig annehmen, daſs sie den Handel von Bremen afficirt, weil, wenn der Handel aller an diesem Flusse liegenden Städte erlaubt würde, dies in indirecter Sprache hieſse, daſs die Blockade überall nicht vorhanden wäre. Daher kann man nicht zweifeln, daſs die (in Lichtern) von Bremen gekommenen Waaren nach allgemeinen Grundsätzen der Condemnation würden unterworfen seyn, indem sie aus der Weser gebracht wurden, und ob dies in groſsen oder kleinen Schiffen geschah, vollkommen gleichgültig seyn würde. Daſs sie aus der Mündung des blockirten Flusses herausgebracht wurden, zum Behuf der Ausfuhr verschifft zu werden, würde sie der Gefahr aussetzen, als auf einer continuirten Reise genommen erachtet zu werden, und als allein denjenigen Grundsätzen unterwürfig, die auf eine directe Reise würden angewandt werden, da der Terminus a quo und der Terminus ad quem vollkommen dieselben sind, als wenn sie nicht auf diesem Umwege verführt worden wären." *)

In Folge einer Certepartie war das Schiff Elisabeth, Capitain Steg, von Hamburg in Ballast nach

*) Robinson 6. — pag. 204. Acton pag. 46.

Tönning versegelt, dort eine die Elbe in Lichtern heruntergekommene Ladung an Bord zu nehmen, hatte auf die Weise geladen, war den 6ten September 1806 versegelt und den 26sten September genommen, nachdem die Aufhebung der Blockade den 25sten November 1806 notificirt war. Schiff und Ladung wurden freigegeben, weil sie nach Aufhebung der Blockade genommen waren. Sir Wm. Scott sagte den 5ten Decbr. 1807:

Das Delictum mag zu einer Zeit complet gewesen seyn, allein es ist durch folgende Ereignisse gänzlich gehoben. Wenn die Blockade aufgehoben ist, so wird ein Schleier über alles Geschehene gedeckt, und das Schiff kann nicht länger in delicto angehalten seyn.“ *)

Das Schiff Marquis de Somerueles und die Brig Phoebe wurden (nach der Auctorität des Präjudicats Lisette**)) condemnirt, weil die Waaren, die es am Borde hatte, aus dem blockirten Hafen Livorno nach Civita-vecchia, von wo die Schiffe abgingen, zu Wasser gebracht waren. ***)

Das Amerikanische Schiff Elisabeth, Capitain Novell, war von Baltimore nach Tönning bestimmt, ging im December 1809 aber nach dem blockirten Hafen von Embden, weil viele Amerikanische, nach Tönning

*) Robinson 6. — pag. 393.

**) l. c. pag. 387.

***) Stewart pag. 446.

bestimmte Schiffe bei Helgoland lagen, welche keine Eyderlootsen bekommen konnten. Dieser Umstand und daſs der Capitain seinen Compaſs und seinen Steuermann verloren hatte und seine Mannschaft erschöpft war, wurde für keine gültige Entschuldigung gehalten. *)

Das Amerikanische Schiff Comet, Capitain Mix, hatte von dem Präsidenten der Vereinigten Staaten eine Erlaubniſs erhalten, eine vor einer Blockade angekaufte Ladung von Nantes zu holen. Es ging in Ballast nach Nantes und man excipirte gegen die Blockade, dieses Umstandes wegen, und weil ein Englischer Kreuzer gesagt hatte, daſs das Schiff seine Reise nach Nantes fortsetzen könnte. Sir W^m. Scott verwarf beide Einwürfe den 25sten October 1808. **)

In dem Falle des Amerikanischen, nach Tönning bestimmten, aber dicht beim Texel genommenen Schiffes James Cook, Capitain Jougain, äuſserte Sir W^m. Scott, daſs, was die Thatsache über einen beabsichtigten Bruch einer Blockade betreffe, die Aussage der gemeinen Matrosen mehr Glauben verdiene, als diejenige des Schiffers und des Steuermannes, deren Aussagen in anderen Sachen den ihrigen vorgezogen würden. ***)

*) Edward 2. — pag. 199.

**) l. c. 1. — pag. 32.

***) l. c. 2. — pag. 261.

In dem Falle des Amerikanischen Schiffes Exchange, Capitain Ledet, sagte Sir Wm. Scott: „Man hat in Hinsicht der Ladung glauben machen wollen, daſs, obgleich das Schiff nach einem blockirten Hafen ging, dies doch nicht in der Absicht geschah, dort seine Ladung abzuliefern. Es giebt keine Gesetzesregel, die, was das Princip betrifft, klarer bestimmt ist, als daſs, wenn der Ort der Bestimmung ein untersagter Hafen ist, er für den Hafen der Löschung gehalten wird. Es ist unmöglich, das Princip zu mildern.“ *)

In dem Falle des Amerikanischen Schiffes Drammond, Capitain Langdon, gab der Capitain vor, in Ballast mit Depeschen von Newyork nach Bordeaux (einem verbotenen Hafen) zu gehen. Sir Wm. Scott sagte den 31sten October 1811: „Es kömmt einem Kauffahrtheischiffe nicht zu, einen solchen Grund zum Schutze vorzugeben,“ und condemnirte das Schiff, da die Amerikanische Regierung es nicht, als für den öffentlichen Dienst angestellt, reclamirte. **)

Der Hamburgische Grönlandsfahrer Johann, Capitain Abraham, war von Hamburg auf den Wallfischfang ausgegangen, und kam von der Küste von Grönland zurück, als die Englische Ordre eingetreten war, welche den Handel zwischen feindlichen und nach feindlichen

*) Edward I. — pag. 42.

**) Dobson pag. 105.

Häfen und den Wallfischfang allen verbot, welche unter Französischem Zwange waren. Da es aber vor Erlassung der Ordre abgegangen war, so wurde es freigegeben, obgleich der Captor aus einem Certificat des Dänischen General-Consuls (ertheilt, damit das Schiff Glückstadt passiren konnte,) Dänisches Interesse, und aus dem Anlaufen in Grönland den Handel zwischen zwei feindlichen Häfen herleiten wollte. *)

In Folge der Decrete von Berlin und Mayland ward ganz Frankreich von England für blockirt erklärt. England versprach jedoch die Blockade aufzuheben, so wie die Franzosen ihre Decrete zurücknehmen würden. Ein Französischer Minister schrieb den Amerikanern, daſs die Decrete zurückgenommen wären. Eine Menge Schiffe gingen hierauf von Amerika nach Frankreich ab, und wurden in puncto gebrochener Blockade von den Engländern angehalten, da die Englische Regierung sich nicht überzeugen wollte, daſs die Decrete in der That und nicht bloſs scheinbar zurückgenommen wären, und deshalb ihre Blockade nicht aufheben wollte. Bei der Entscheidung über das Schiff Fox, welches den 10ten Novbr. 1810 genommen war, wurde das Schicksal aller dieser Schiffe bestimmt. Sir Wm. Scott erkannte den 30sten May 1811 mit groſser Beredsamkeit, indem er nach der Regel, de non apparentibus et non existentibus eadem est ratio, annahm, daſs die Französischen Decrete auf keine Weise im Ernst und in der Wahrheit

*) Edward 2. — pag. 275.

und unbedingt zurückgenommen wären, dafs alles Eigenthum als im Bruche der Blockade genommen, zu condemniren sey. *)

Der 30ste July 1812 war der Tag, an welchem nochmals bei obiger Quästion in der Sache des Schiffes Snipe über eine grofse Menge Amerikanischen Eigenthums entschieden wurde. Den 21sten April 1812 nämlich hatte die Admiralität Befehl erhalten, die Beweisstücke neutraler Reclamanten, dafs die Decrete von Berlin und Mayland zurückgenommen wären, in genaue Untersuchung zu nehmen. Die Englische Regierung empfing von dem Amerikanischen Chargé d'affaires, Herrn Russel, den 20sten May 1812 ein Papier, welches vom 28sten April 1811 datirt war und (wie es angab) ein Decret enthielt, welches die Berliner und Mayländer Decrete, so weit sie die Amerikanische Schifffahrt betrafen, zurücknahm. Die Englische Regierung erliefs hierauf eine Proclamation unter dem 23sten Juny 1812, dafs die Entscheidung über alle Amerikanische Schiffe, welche nach dem 20sten May genommen wären, bis auf weiter ausgesetzt seyn sollte, und schwieg über die Schiffe, welche vor dem 20sten May 1812 genommen waren. — Diese Schiffe condemnirte Sir W^m. Scott, nachdem er die Beweisthümer der Amerikaner in einem beredten Vortrage beurtheilt und behauptet hatte, dafs sie keine Ueber-

*) Edward 1. — pag. 325.

zeugung gewährten, daſs die Decrete in Wahrheit und im Ernst zurückgenommen wären. *)

Ueber die Auslegung von Capitulationen in Hinsicht von Schiffs-Eigenthum, sind folgende Entscheidungen merkwürdig.

Wie Engländer und Oestreicher im Juny 1800 Genua eroberten, so wurde in der Capitulation festgesetzt:

Daſs die Franzosen, Genueser und Italiener, die in Genua domicilirt oder dort hingeflüchtet waren, berechtiget seyn sollten, sich mit allem was ihnen gehörte, es sey Geld, Kaufmannsgüter, bewegliches oder anderes Eigenthum, sey es zu Wasser oder zu Lande, ungehindert wegbegeben dürften.

Admiral Keith deutete diese Ausdrücke nicht auf Schiffe und ihren Inhalt, auf Eigenthum afloat. Schiffe hätten namentlich benannt seyn müssen, behauptete er, so wie, daſs er sich widersetzt habe, solche in der Capitulation benennen zu lassen, wie die Franzosen dies vorschlugen. Er nahm die Schiffe in dem Hafen von Genua; statt derjenigen, die ihm von der Admiralität würden zugesprochen seyn, forderte er nach der Schlacht von Marengo Pfd. 500,000 Sterling, lieſs sich aber mit Pfd. 17000 St. handeln. Nach dem Amiener Frieden forderten die Genueser sie wieder.

*) Edward 3. — pag. 383.

Sir W^m. Scott sagte den 8ten September 1803:

„Die Ausdrücke sind umfassend genug, um die Erklärung der Genueser zuzulassen, obgleich es eine anerkannte Regel ist, daſs, da Schiffe Eigenthum einer eigenen Art sind, sie nicht nothwendig unter obige Ausdrücke sortiren, und in Praxis ist kein Eigenthum afloat Eigenthum am Lande gleich geachtet.“ Da die Genueser weder von Seiten der Französischen Contrahenten noch anderweitig einen Gegenbeweis gegen obige Behauptung von Lord Keith vorgebracht hatten, so wurde ihr Reclam verworfen. *)

Der Dash und andere für den Krieg bewaffnete Fahrzeuge waren in Baurs Hafen auf der Insel Walcheren genommen. In der Capitulation über diese Insel stand:

daſs alles Privat-Eigenthum respectirt werden sollte.

Die Holländer reclamirten diese Schiffe als Privat-Eigenthum. Sir W^m. Scott sagte den 8ten August 1810: „Ich kann keinen Augenblick der Lehre beipflichten, daſs ein Kaper keinen Staats-Charakter habe, als nur in der Zeit, da er wirklich im Dienste sey. Sicher würde dieser ursprüngliche und wahre Charakter nicht dadurch verjähren, daſs das Schiff 4 oder 5 Monate aufgelegt wurde, sondern der öffentliche Charakter

*) Robinson 4. — pag. 399.

würde so lange dauern, als der dem Schiffe ertheilte Kaperbrief dauern würde.“ Da nachmals gezeigt wurde, daſs die Schiffe zur Zeit der Wegnahme keine Kaperbriefe hatten, so wurde das Eigenthum als Privateigenthum freigegeben. *)

Es liegt auch in der Natur der Sache, daſs der öffentliche Charakter von Privatschiffen expirirt, sobald ihr Patent für den Krieg expirirt.

Admiral Berkley nahm unter einer ähnlichen Interpretation wie oben, nach der Convention von Cintra, die Dänischen Schiffe aus dem Tajus, in deren Hinsicht die Portugiesische Regierung erst einen Territorialreclam beabsichtigte, ihn nachmals aber aufgab. In dem Falle Jonge Josias, Capitain Jürgensen, sprach der Dänische Reclamant den Schutz der obigen Convention wegen der Privatpacotillen aller Dänischen Schiffs-Capitaine, an.

Sir W^m. Scott sagte den 29sten July 1809: „Es entsteht hier eine Präliminair-Frage, nämlich: ob die Stipulationen eines Tractats von denjenigen erzwungen werden können, die keine contrahirende Theile sind? Die Franzosen haben, obgleich sie Feinde sind, zweifelsohne ein Recht, für die Auslegung zu streiten, von der sie vorgeben mögen, daſs sie in der Absicht und der Meinung der contrahirenden Partheien zur Zeit der

*) Edward 2. — pag. 273 u. 274.

Errichtung des Tractats waren, und sie haben ein Recht, die Anwendung des Tractats auf die Weise rücksichtlich von Personen zu verlangen, denen sie Schutz gewähren wollen.“ *) Indem er gezeigt hatte, daſs der Hauptgesichtspunct bei der Convention darin bestände, daſs die Convention militairischer Natur sey, eine Evacuation berücksichtigend, so sagte er, daſs der Ausdruck,

„zufällig im Lande anwesend,“

nicht auf die Dänischen Capitaine am Borde ihrer Schiffe gehen können, eben so wenig der Ausdruck,

„daſs die Schiffe in der Convention einge-
„schlossen wären.“

Die Auslegung dieser Ausdrücke ist diese, bemerkte er, daſs, da eine groſse Menge fremder Kaufleute in Lissabon anwesend ist, von denen Viele Schiffe besitzen, diese Worte nur auf solche Leute Bezug haben. Er schloſs damit: „Es sind Umstände in diesen Fällen, welche diese unglückliche Classe von Menschen berechtigen, mit der gröſsten Nachsicht von denjenigen behandelt zu werden, denen schlieſslich das Eigenthum mag zugesprochen werden; allein jetzt fordern meine

*) Es wird für die Dänischen Eigenthümer, ihre etwanigen Assecuradeure u. s. w. zu überlegen seyn, ob sie diesen Wink benutzen wollen, einen neuen Reclam anzustellen, nachdem sie, da General Junot todt ist, von den Französischen Contrahenten der Convention von Cintra Auskunft über die Absicht der Parthei und die Verwendung der Französischen Regierung erlangt haben mögen.

öffentlichen Pflichten, den Ausspruch zu thun, dafs ihr Eigenthum in diesen Schiffen nicht durch obigen Tractat beschützt ist." *)

Was wir oben über die Lehre von den Licenzen gesagt, war früher abgedruckt, ehe wir die Englischen Entscheidungen aus dem Kriege von 1807 über Licenzen erhielten. Sie folgen hier, so wie Entscheidungen über andere schon berührte Gegenstände, als Ergänzungen.

Das Schiff Gute Hoffnung, Capit. Pieters, segelte mit einer Ladung Brandtewein und anderen Gütern unter Oldenburger Flagge von Charente nach Hull, wurde aber einen Tag nach dem Auslaufen aus Charente genommen, weil die Englische Licenz des Schiffes abgelaufen war, und durch das Urtheil über dasselbe wurde über sehr viele Schiffe entschieden. Sir W^m. Scott sagte den 7ten November 1809: „Es hat keine Periode gegeben, in der man behaupten konnte, dafs der Ausdruck „6 Monate" einer strengen und buchstäblichen Auslegung unterworfen wäre, dafs ein Aufschub, der aus Umständen herrührte, über welche die Parthei nicht gebieten konnte, die Wirkung der Licenz vitiiren würde, wenn die Parthei darthun könnte, dafs sie allen möglichen Fleifs anwandte, und durch Embargos im Lande und durch die Wuth der Elemente verhindert wurde, die Reise zu beendigen. Dieses sind Vorfälle, die

*) Edward I. — pag. 134

niemand präjudiciren, und deshalb nehme ich an, dafs nie eine Zeit nachgewiesen werden kann, in welcher der Beklagte nicht die Freiheit hatte, in diesem Gerichte solche Thatsachen vorzuschützen; nie eine Zeit, in welcher er nicht auf einen wirksamen Schutz aus solcher Entschuldigung berechtiget gewesen wäre, wenn auch die Bedingung in der Licenz nicht buchstäblich erfüllt war. Während er durch diese Hindernisse getäuscht ward, war der Lauf der Zeit gehemmt, *) und er war wieder in den Besitz der solchergestalt verlorenen Zeit zu setzen. Diese Auslegung gründet sich auf die Absicht des Gebers, dafs, wenn eine Parthei im guten Glauben gehandelt und den vorgeschriebenen Bedingungen so genau gelebt hat, als gebietende Umstände es zulassen wollten, sie in Hinsicht derjenigen Puncte, welche sie durch Umstände, die sie weder vorhersehen noch heben konnte, nicht genau hätte erfüllen können, Nachsicht haben sollte." Nachdem Sir W. Scott die Anwendbarkeit dieser Regel untersucht hatte, gab er den Brandtewein frei, und condemnirte die nicht in der Licenz specificirten Güter, indem er den Captoren überdies die Kosten zugestand. **)

In dem Falle des Schiffes John Pieter Schwartz war die Licenz in Charente abgelaufen, und nachmals eine Ordre erlassen, keine Licenz der Art, als wie dieses Schiff gebrauchte, zu ertheilen. Sie wurde, da es

*) schlief, nach dem Canonischen Rechte.

**) Edward 3. — pag. 332.

durch ein Embargo verhindert war, von derselben Gebrauch zu machen, für gültig erachtet. Sir W. Scott sagte den 30sten May 1810: „Wenn es die eigene Schuld einer Parthei ist, dafs die Licenz ablief, so hat sie kein Recht, nachdem die Regierung, welche die Licenz ertheilt, ihr politisches System änderte, das Gericht anzurufen, der Licenz neues Leben zu ertheilen, und sie aus dem Zustande zu erwecken, worin sie Monate und Jahre schlief. Aber wenn man, so weit die Parthei zu handeln vermogte, die Licenz getreulich gebrauchte, so wird das Gericht nicht angerufen, der Sache Leben zu ertheilen, sondern ihren Fortgang zu beschützen. Dies ist keine neue Gesetzesregel, sondern eine Anwendung des alten Rechtssatzes: tunc pro nunc. Das Gericht nimmt dies jetzt nicht als gethan an, welches zur rechten Zeit gethan seyn würde, wenn nicht unübersteigliche Hindernisse eingetreten wären.“ *)

Eben so erkannte er den 30sten May 1810 in Hinsicht einer Korn-Licenz des Schiffes Sarah Maria, Capit. Marstrand, und lehnte es ab, da die Captoren verlangten, dafs den Genommenen der Beweis aufgelegt werden sollte, die Licenz nicht früher anderweitig gebraucht zu haben, dies zu erkennen, da kein Verdacht diese Forderung rechtfertigte. **)

*) Edward 3. — pag. 356. Acton pag. 323.

**) l. c. — pag. 363. Acton 2. — pag. 54.

Sir W[m.] Scott condemnirte das Schiff Catharina Maria, Capitain Brathering, weil es eine Ladung von Rostock nach Liebau brachte, obgleich die Licenz besagte, daſs das Schiff nach einem feindlichen Hafen in Ballast gehe. *)

Das Schiff Blom, Capitain Olcott, ging von Bayonne nach Newyork mit einigem Brandtewein und 17 Passagieren. Sir W. Scott hielt den 20sten Juny 1811 dafür, daſs die Ordre vom 26sten April 1809 auf den Fall gehe, obgleich nur wenige Güter verladen waren, und setzte in Hinsicht der Passagiere hinzu: „Die Verführung von Passagieren, die Fracht bezahlen, ist von dem Gerichte der Verführung von Gütern gegen Fracht für gleich gehalten.“ **)

Das Schiff Wolfarth, Capitain Harting, hatte eine Licenz, in Ballast nach einem feindlichen Hafen zu gehen. Es wurde angehalten, während es circa eine halbe Ladung Holz am Borde hatte, welches der Capitain als Ballast beschrieb. Sir W[m.] Scott condemnirte Schiff und Ladung den 1sten August 1810, indem er sagte: „Das Eigenthum freigeben, würde heiſsen, die Königliche Ordre nur zur Hälfte vollziehen.“ ***)

*) Edward 3. — pag. 337.

**) Dobson pag. 58.

***) Edward 3. — pag. 365.

Das Schiff Cornelia, Capitain Roosen, ging in Ballast von Boulogne angeblich nach Varel, und hatte eine Licenz am Borde, die es ermächtigte, eine Ladung nach England zu bringen. Sir Wm. Scott erklärte den 17ten May 1810, daſs die Licenz das Schiff, wenn es wirklich nach einem Hafen unter Segel war, in welchem es eine Ladung einnehmen wollte, auf einer solchen Reise schützen würde. Da dies aber nicht bei dem ferneren Beweise dargethan ward, so erkannte er Condemnation. *)

Das Schiff Carl, Capitain Berlin, ging von Louisa in Ballast nach Petersburg mit einer abgelaufenen Licenz, in deren Dorso geschrieben war, daſs eine andere Licenz Behuf der Expedition in England erlangt sey. Indem Sir W. Scott den 29sten Juny 1810 sagte: „Nie hat das Gericht den Grundsatz aufgestellt, daſs Zeit kein Umstand von Folgen bei einer Licenz sey." Da die Parthei aber nicht in mala fide erachtet wurde, so gab er rücksichtlich des Russischen Handels das Schiff frei. **)

Das Schiff Deborah, Capitain Luyk, kam von Amsterdam und hatte eine abgelaufene Licenz am Borde, von Norden eine Ladung nach London zu bringen. Nach der Wegnahme erhielten die Eigner eine directe Licenz für das Schiff, Behuf einer Reise

*) Edward 3. — pag. 360.

**) l. c. pag. 341.

von Amsterdam nach London. Sir W$^{m.}$ Scott erachtete den 6ten May 1812, daſs keine Licenz das Schiff und die Ladung schützte. *)

In dem Falle des Schiffes Jonge Frederick, Capitain Claſsen, hatte dasselbe eine mit einer Licenz begleitete Ladung nicht nach einem feindlichen Hafen bringen können, und kam damit nach England zurück, nachdem es in einem feindlichen Hafen seine Licenz verbrannt hatte. Es wurde erachtet, daſs die Licenz auch die Rückreise legalisirte, da der Englische Eigenthümer bedacht gewesen war, eine neue Licenz, die aber nicht am Borde war, auszuwirken. **)

Das Russische Schiff St. Ivan, Capit. Wacklin, war ohne Licenz auf London versegelt, den 17ten July 1811 genommen, aber den 30sten July 1811 eine Licenz für dasselbe ertheilt, welche besagte, daſs das Schiff vor dem 1sten September versegeln müſste. Da in der Regel eine Licenz ihre Wirkung nur auf künftige Begebenheiten erstrecken kann, so wurden Schiff und Ladung den 12ten Novbr. 1811 condemnirt. ***)

Das Bremer Schiff Europa, Capit. Schmidt, hatte zu Folge der Licenz in Leith anzulaufen, war

*) Dobson pag. 160.

**) Edward 3. — pag. 358.

***) l. c. pag. 379.

aber, wie es vorgab, Havarie halber, in die Jahde gekommen. Da die höhere Gewalt bei dem ferneren Beweise nicht erwiesen ward, so erfolgte Condemnation von Schiff und Ladung. *)

Das Lübecker Schiff Speculation, Capitain Eberhard, ging mit einer Blanco-Licenz, die nicht auf das Schiff lautete, von Kopenhagen in Ballast nach Riga. Der Eigenthümer schrieb mit demselben Schiffe seinem Correspondenten in Riga, dafs, wenn er das Schiff gut verkaufen könnte, mögte er es thun. Es wurde dieser Umstände wegen, und weil das Schiff in dem blockirten Hafen Kopenhagen gekauft war, condemnirt. **)

In der Licenz des Schiffes Cousine Mariane, standen nicht die Worte:

„von wem auch erhellen mag, dafs er Eigen-
„thümer sey,"

weshalb Waaren, die für Französisches Eigenthum am Borde auf einer Reise von Bordeaux nach London erachtet waren, den 13ten August 1810 condemnirt wurden. ***)

*) Edward 3. — pag. 342.

**) l. c. pag. 345.

***) l. c. pag. 348.

In dem Falle Dankbarkeit wurde den 6ten November 1812 aufs Neue entschieden, daſs eine, einem neutralen Schiffe ertheilte Licenz, feindliches Interesse nicht schütze, da das Schiff, der Licenz zu Folge, Preuſsisch, in der That aber Dänisch war. Die Ladung aber, deren Eigenthümern in Hinsicht der Täuschung nichts zur Last gelegt werden konnte, wurde restituirt. *)

Die Börse, alias die gute Erwartung, segelte mit einer Licenz unter Preuſsischer Flagge. Da das Eigenthum des Schiffes als Französisch erkannt wurde, condemnirte Sir W^m. Scott das Schiff, da die Französische Flagge, d. h. Französisches Schiffs-Eigenthum, von der Benutzung der Licenz ausgeschlossen war. **)

In dem Falle des Embdener Schiffes Jonge Clara, Capitain Stevens, verlangten die Captoren dieselbe Regel angewandt, weil Embden Französisch geworden war, welches aber Sir W^m. Scott den 7ten August 1811 aberkannte, indem er, da die Licenz abgelaufen war, den Beweis verlangte, daſs das Schiff durch höhere Gewalt zurückgehalten sey, und für die nicht in der Licenz aufgeführten Güter, die condemnirt wurden, erkannte er die Fracht ab. ***)

*) Dobson 1. — pag. 183.

**) Edward 3. — pag. 370.

***) l. c. pag. 371.

Eine Licenz, eine Ladung in einem Schiffe zu bringen, wurde in dem Falle der Vrouw Cornelia Dykstra für kräftig erachtet, dieselbe Ladung, die in Hinsicht der Quantität nicht vergröſsert war, am Borde von 2 Schiffen zu beschützen, von denen eines nur eine attestirte Copie der Licenz am Borde hatte. *)

In dem Falle Nicoline, Capitain Nielsen, war eine Licenz ertheilt, Korn von Dänemark nach Norwegen zu bringen. Da aber Flinten unter der Ladung gestauet gefunden wurden, so führte dies zur Condemnation von Schiff und Ladung, den 1sten August 1810. **)

Das Schiff Emma, Capitain Malgreen, ging mit einer Licenz von Riga nach London, und lief in Gothenburg an zu einer Zeit, in welcher Gothenburg ein verbotener Hafen war. Da dies aber zur Zeit der Versegelung in Riga nicht bekannt gewesen war, wurden Schiff und Ladung freigegeben. ***)

In dem Falle Henrietta, Capit. Jürgensen, war dem Schiffe Erlaubniſs ertheilt, einen feindlichen Hafen anzulaufen, eine Ausclarirung zu machen, die das Schiff nicht schützte, da es auskam, daſs es in

*) Edward 3. — pag. 353. Acton 2. — pag. 66.

**) l. c. pag. 364.

***) l. c. pag. 367.

diesem Hafen einen Theil seiner Ladung eingenommen hatte. *)

Das Schiff Frau Magdalena, Capit. Hansen, welches mit einer Licenz von St. Petersburg auf London in Neustadt anlaufen sollte, wurde, dieses Umstandes wegen, den 24sten October 1811 condemnirt, indem Sir Wm. Scott sagte: die Ordre wäre bloſs in Hinsicht von Fällen relaxirt, in welchen das Schiff nach dem Anlaufen in einem untersagten Hafen schon wieder auf der directen Reise nach England begriffen gewesen sey. **)

Das Schiff Hoppet, Capitain Halberg, ward aber freigegeben, weil die Licenz ausdrücklich die Erlaubniſs enthielt, in einem Schwedischen (damals untersagten) Hafen anlaufen zu dürfen. ***)

Das Dänische Schiff Minerva, Capit. Davidson, hatte eine Licenz erhalten, von Christiansand nach Jersey zu versegeln, unter der Bedingung, Convoy in Leith zu suchen. Es versegelte aber gerade nach Yarmouth, dort Convoy zu suchen. Schiff und Ladung wurden den 24sten October 1811 condemnirt. ****)

*) Dobson pag. 168.

**) Edward 3. — pag. 368.

***) l. c. pag. 369.

****) l. c. pag. 375.

Das Amerikanische Schiff Hector hatte eine Licenz, welche besagte: nach jedem Hafen „dieses Königreiches," (nämlich Englands,) südlich von Hull gehen zu können, und bei Leith oder Dundee Convoy zu suchen. Es wurde zugestanden, daſs das Schiff directe nach Dublin gehen durfte. *) Späterhin wurde in Hinsicht von Schiffen, die nach Irland gingen, bestimmt, daſs sie Norden um gehen sollten.

In dem Falle des Schiffes Anna Maria, Capitain Wolgenhagen, sollte das Schiff nach seiner Licenz in einen Zwischenhafen anlaufen, Convoy zu suchen. Da das Schiff aber von einem Brittischen Admiral einen Paſs hatte, der directe auf London lautete, so wurde den 29sten Jan. 1813 angenommen, daſs dieser Paſs eine Ausnahme gewährte. **)

In der Licenz des Schiffes Europa, Capitain Sandberg, hieſs es, daſs das Schiff in Leith, Convoy zu suchen, anzulaufen hätte. Es ward aber beim Texel genommen. Da es jedem Schiffe, durch eine Ordre vom 4ten Febr. 1807, freigegeben war, Hanf nach England zu bringen, so wurde der Hanf am Borde freigegeben, das Eisen der Ladung aber, weil die Bedingung der Licenz nicht erfüllt war, condemnirt. ***)

*) Edward 3. — pag. 353.

**) Dobson 1. — pag. 209.

***) Edward 3. — pag. 353.

Das Hamburgische Schiff Fortuna, Capitain Brasch, hatte eine Licenz am Borde, eine Ladung nach England, diesseits Dover, bringen zu dürfen, und ging nach Helgoland, welches durch eine Ordre vom 31sten May 1809 allen anderen als Englischen Schiffen für den Handel unzugänglich erklärt war. Schiff und Ladung wurden condemnirt, weil es keine ausdrückliche Licenz für den Handel mit Helgoland hatte. *)

Da der Handel mit Helgoland nur Brittischen Schiffen erlaubt war, wofern nicht specielle Erlaubniſs ertheilt war, so wurde auch in dem Falle des Schiffes Edel Catharina, Capitain Clauſsen, den 5ten Januar 1811 angenommen, daſs eine Licenz, mit Groſsbrittanien zu handeln, dieses nach Helgoland gehende Schiff nicht schütze. **)

Das Amerikanische Schiff Byfield, Capitain Forster, war von Dänen nach Christiansand aufgebracht, entlassen, hierauf nach St. Petersburg versegelt, von wo es nach Gothenburg abging, aber auf der Kopenhagener Rhede anlief, woselbst es gezwungen ward, seine Ladung zu verkaufen, unter Erlaubniſs, eine andere wieder einnehmen zu dürfen. Hierauf ward es von Engländern genommen, und behauptete, in Folge seiner Englischen Licenz, eine Ladung aus

*) Edward 2. — pag. 236.

**) Dobson pag. 55.

der Ostsee holen zu dürfen, und bei der Bestimmung der Ladung nach England, unter den Umständen des Falles nicht beschuldigt werden zu können, die Blockade von Kopenhagen gebrochen zu haben. Sir Wm. Scott sagte den 9ten December 1809: „Eine Licenz berechtigt nicht, mit einer Ladung aus einem blockirten Hafen zu versegeln, die man in demselben eingenommen hat. Um einen blockirten Hafen von den Restrictionen ausnehmen zu können, welche mit einer Blockade verknüpft sind, ist es erforderlich, daſs diese Ausnahme ausdrücklich in der Licenz benannt wurde, sonst wird der blockirte Hafen als eine Ausnahme der in der Licenz ausgedrückten allgemeinen Freiheit genommen.“ *)

Das Schiff Seierstadt, Capitain Erbe, ging von Liverpool nach Drontheim, dort auszuclariren und dann nach Flensburg zu gehen, ward aber in Drontheim gezwungen eine Quantität Kupfer und Theer für die Dänische Regierung einzunehmen. Der Schiffer protestirte dagegen, versegelte aber mit den Gütern. Sir Wm. Scott sagte den 9ten März 1813: „Ich besorge, daſs es nothwendig ist, bei der früher aufgestellten Regel zu bleiben, daſs die Einrede des Zwanges inadmissible bei Fällen vorliegender Art ist.“ — Condemnation. **)

*) Edward 2. — pag. 190.

**) Dobson pag. 343.

Das Amerikanische Schiff Hope und andere hatten von dem Admiral Sawzer, Höchstcommandirenden auf der Amerikanischen Station, Erlaubnifs erhalten, mit Korn und Mehl nach Portugal und Spanien zu gehen. Sir Wm. Scott leugnete den 19ten Februar 1813, dafs solche Papiere, falls sie nicht von der Regierung bestätiget würden, Kraft hätten. „Es sind, juristisch gesprochen, Sponsiones, oder nach der Diplomatik, Contracte sub spe rati, denen eine nachfolgende Ratification Kraft ertheilen kann. Ratificatio mandato aequiparatur." Da diese indefs von Seiten der Englischen Regierung erfolgt war, so gab er das Eigenthum frei, unter Kostenersatz an den Captor. *)

Nachstehende Entscheidungen sind uns zu spät bekannt geworden, als dafs wir sie den früheren Abschnitten einverleiben konnten.

Das Preufsische Schiff Speculation, Capitain Koht, ging von Stettin nach Königsberg, und wurde in Folge der Ordre vom 7ten Jan. 1807 aufgebracht. Die Reclamanten wollten die Ordre vom 25sten November 1807 darauf angewandt haben, welche den Preufsischen Schiffen den Handel von einem neutralen Hafen nach einem anderen erlaubte. Sir Wm. Scott sagte den 12ten April 1808: „Häfen, welche dem Handel dieses Landes, nach dem Wunsche und der Politik des Feindes, untersagt sind, können nicht in

*) Dobson pag. 233.

der strengen Definition von neutralen Häfen begriffen werden, obgleich das Land, von dem sie Theile ausmachen, nicht im Kriege mit England ist, und im Allgemeinen den Charakter der Neutralität hat. Die Häfen selbst sind in der That feindlich; durch die Ausschliefsung der Brittischen Flagge erlangen sie einen feindlichen Charakter von derselben Art und unter derselben Strafe in Hinsicht erlassener Verbote, die auf Häfen würde angewandt werden, welche directe feindlich sind. Ein Theil, sagt man, gehört dem Könige von Preufsen eigenthümlich, und es würde schicklich seyn, ihn zu restituiren; allein der Artikel besteht in einer grofsen Quantität Salz, die offenbar nicht für den Privatgebrauch des Souverains bestimmt ist, sondern einen Handels- oder Einkommens-Gegenstand abgiebt, und kann daher keine günstige Ausnahme finden." *)

Am Borde des Amerikanischen Schiffes Marquis de Someruelеs waren Bücher und Gemälde für eine gelehrte Gesellschaft in Philadelphia, die sie wegen des ewigen Friedens in Hinsicht von Wissenschafts-Gegenständen, nachdem Krieg zwischen Amerika und England ausgebrochen war, in Halifax reclamirte. Dr. Croke sagte: „Den Erwartungen zu entsprechen, welche man von der Liberalität unseres Landes hat, einer im Entstehen begriffenen wissenschaftlichen Anstalt, deren Absichten und Zwecke so

*) Edward 2. — pag. 185.

lobenswerth und wohlthätig sind, jede Aufmunterung zu geben, befehle ich mit aufrichtigem Vergnügen, und mit den redlichsten Wünschen für den Erfolg und das Gedeihen der Anstalt, gemäfs dem Völkerrechte aller gebildeten Nationen, die Zurückgabe des gedachten Eigenthums." *)

In dem Falle der Vrouw Anna Catharina, Capitain Mahts, hatten Hamburger einen Theil der Ladung des condemnirten Schiffes frei, und Erlaubnifs erhalten, solchen in England zu verkaufen. Der Captor verlangte Fracht für diesen Theil. Diese wurde aber aberkannt von Sir Wm. Scott, in Aufrechthaltung der allgemeinen Regel, dafs Captoren keine Fracht fordern können, den 20sten März 1806. **)

Die Ladung des Schwedischen Schiffes Hoffnung, Capitain Herdrath, war als Preufsisches Eigenthum condemnirt. Ein Theil der Ladung war vorher in Havarie verkauft, und die Captoren (die Englische Admiralität) verlangten, dafs das Schiff seinen Theil in Havarie grosse vergüten sollte. Sir Wm. Scott, der schon früher erkannt hatte, dafs die Captoren eines Schiffes nicht für Bodmereischulden hafteten, die vor der Captur contrahirt wären, erkannte auch, dafs die Captoren kein Recht gegen das Schiff wegen obiger Havarieforderung in einem Pri-

*) Edward pag. 486.

**) Robinson 6. — pag. 271.

sengerichte hätten; so wie er in dem Falle des Amerikanischen Schiffes Charlotte dasselbe Princip gelten liefs. Das Schiff war mit einer Ladung Pech und Theer von Amerika auf Madras und einen Markt in Indien ausclarirt, verkaufte seine Ladung aber auf dem Cap der guten Hoffnung und nahm für einen Theil Retouren an Bord, mit denen es bei der Englischen Einnahme des Caps condemnirt wurde; aber das Admiralitätsgericht hielt den 15ten März 1808 dafür, dafs das Provenu desjenigen Theiles der Ladung, der verkauft war, der Anhaltung nicht unterwürfig, und dafs ein Prisengericht nicht competent sey, über denselben zu sprechen. *)

Die Ladung des aufgebrachten Frachtschiffes Die Hoffnung, Capitain Rusk, war auf Anhalten des Captors gelöscht. Gleich nach der Löschung zeigte der Reclamant derselben dem Capitain an, dafs die Ladung würde bald freigegeben werden, dafs er ihm Liegegeld zustehen wollte, und dafs er warten mögte; welches er nicht wollte. Sir Wm. Scott sagte den 19ten December 1805: „Ich bin der Meinung, dafs der Ladungseigenthümer nicht auf das Schiff zurückkommen und von ihm verlangen kann, die Ladung wieder einzunehmen. Der Captor, der in Beider Rechte succedirte, hat sich an das Gericht gewandt, Schiff und Ladung zu trennen, und es mufs angenommen werden, dafs der Contract zwischen ihnen durch die Löschung

*) Robinson 6. — pag. 366.

geendigt ist. Von dem Augenblick der Trennung an hat das Schiff ein Recht die Segel aufzuspannen, und nur durch Zufall ist es im vorliegenden Falle noch hier. Dieser kann nicht, wie ich denke, die Wirkung haben, den Contract wieder aufzuwecken, der vorher schon aufgelöset war. Ich bin vollkommen überzeugt, dafs diese Regel bei mehreren Gelegenheiten sehr hart für die Ladungseigenthümer seyn mag. Das passende Mittel aber, diese Unvollkommenheit abzuhalten, wird seyn, für Zufälle dieser Art eine Clausel der Certepartie einzuverleiben. Gesetzesregeln sind ihrer Natur nach allgemein und müssen in einzelnen Fällen bisweilen Unbequemlichkeiten erzeugen. Ich mufs den Ausspruch thun, dafs das allgemeine Princip dieses ist, dafs der Act der Löschung bindend für die Partheien ist, und in der Hinsicht für entscheidend zu erachten sey, dafs er den Contract aufhebt." *)

In einem Falle, in welchem ein Schiff directe von der Ostsee nach Portsmouth hatte segeln sollen, war es auf der Rhede von Kopenhagen vorgewesen, und da die Ladung nachmals verdarb, wollte der Empfänger wegen der Deviation keine Fracht bezahlen. Lord Ellenborough sagte: „Anzunehmen, dafs jeder kurze Aufschub, die Segel aufzuziehen, oder jede kleine Abweichung von dem directen Course der Reise, des Verfrachters Recht zur Fracht gänzlich zerstören

*) Robinson 6. — pag. 235.

könne, würde wahrlich heifsen, in die apices facti einzugehen." *)

Das Schiff Adelphy war von London nach Petersburg befrachtet, dort so viel Hanf einzunehmen, als darin geschroben werden könnte. Der Capitain hatte einen Theil der Ladung eingenommen und ihn festgeschroben. Der Rest der Ladung lag in Lichtern zur Seite, als der Brittische Consul allen Englischen Capitainen kund thun liefs, dafs alle diejenigen, welche bereit wären in See zu gehen, dieses mit aller möglichen Sorgfalt thun mögten, da er erwarte, dafs sofort ein Embargo eintreten würde. Hierauf hielt der Capitain mit dem Niederschrauben des Hanfes ein, und nahm so viel losen ein, als das Schiff halten konnte, und versegelte damit nach London, ohne erst mit dem Befrachter zu communiciren. Andere Schiffe thaten dasselbe. Viele aber blieben, und das Embargo trat 6 Wochen nachher erst ein. Der Befrachter klagte gegen den Capitain, ihm keine volle Ladung gebracht zu haben. Der Capitain entgegnete das allgemeine Gesetzesprincip, welches von jedem Unterthan, als einen Theil der öffentlichen Pflicht, es fordert, die Personen und das Eigenthum, welche seiner Sorge anvertrauet sind, dahin zu bewachen, dafs sie nicht in die Hände der Feinde fallen. Lord Ellenborough nahm aber an, dafs unter den besonderen Umständen des Falles dieser Grund dem Beklagten keinen Schutz gewähre.

*) Lawes Treatise on Charterparties, pag. 55.

Das Amerikanische Schiff **Neptune** nahm 1807 im August eine Ladung nach Tönning ein, und hörte, wie es den Canal aufsegelte, daſs im November 1807 die Brittische Regierung befohlen hätte, alle Schiffe aufzubringen, die nach Bekanntschaft mit dieser Nachricht versegelten, um mit dem Feinde zu handeln; daſs aber diejenigen, die ohne Bekanntschaft mit dieser Nachricht abgegangen wären, in England anlaufen müſsten, und dort Erlaubniſs erhalten würden, nach ihrem feindlichen Bestimmungs-Hafen abzugehen. Es lief hierauf in Sheerneſs an, der Correspondent des Befrachters bewirkte ihm eine Licenz, nach Rotterdam gehen zu können. Der Capitain aber behauptete, daselbst wegen seines Anlaufens in England der Confiscation unterworfen zu seyn, und verlangte gegen Löschung Fracht und Kosten in England.

Lord **Ellenborough** sagte in der Sache **Osgord** c. **Gröning**, welche dieses Schiff betraf: „Es ist klar, daſs der Kläger kein Recht auf Fracht hat. Fracht wird bloſs fällig, wenn die Bedingungen der Certepartie erfüllt sind. Denn, hat er als eine Art Compensation etwas für das Bringen der Güter von Charlestown nach London zu fordern? Sein Recht dazu muſs aus einem ausdrücklichen oder stillschweigenden Contracte entspringen. Kein ausdrücklicher Contract ist vorhanden, und woraus kann er ein Versprechen herleiten, etwas für die Verführung der Waaren von Charlestown nach England zu verlangen? Sie sind hieher, statt nach ihrem Bestim-

mungs-Hafen gebracht, und nachdem man sich an den Lord Kanzler wandte, dafs der Capitain sie nicht, wie er drohte, für Fracht und Kosten verkaufen mögte, wurden sie von dem Consignatair, ohne Präjudiz der Rechte der Partheien, in Besitz genommen. Dies ist keine Annahme der Güter früher als im Bestimmungs-Hafen, und kein Grund, anzunehmen, dafs man gewilliget sey, Fracht pro rata itineris zu bezahlen." Er trug auf Freisprechung des Beklagten an.

Ganz anders aber urtheilte die Admiralität über Fälle der Art, als ein Billigkeitsgericht.

In Betreff der Amerikanischen Schiffe, die nach Frankreich oder Holland bestimmt waren, und die in Folge der Verbote Englands dorthin kamen, wurde die volle Fracht derjenigen Ladungen zuerkannt, welche die Ablader sich entschlossen, in England zu verkaufen. In den Fällen, in welchen sie sich nicht dazu entschlossen, überliefs die Admiralität es ihnen, sich wegen der Fracht mit den Verfrachtern abzufinden. Das Gericht hielt eine Reise von Amerika nach England für fast gleich mit einer Reise nach den angrenzenden Ländern, nach welchen die Schiffe ursprünglich bestimmt waren. Aller Wahrscheinlichkeit nach waren die Englischen Märkte nicht weniger vortheilhaft wie diejenigen in den blockirten Häfen, und der Verkauf konnte mit jeder möglichen Rücksicht auf das Interesse der Ablader daselbst geschehen. In diesen Fällen stand das Gericht den Capitainen die

volle Wohlthat der Fracht zu, zwar nicht in Folge ihrer Contracte, weil es die Certepartien aus demselben Gesichtspuncte wie die Rechtsgerichte (Gegensatz von Billigkeitsgerichten) betrachtete, und nicht sagen konnte, dafs die Bedingungen derselben erfüllt wären. Da aber kein Contract vorhanden war, der auf die eingetretenen Fälle konnte angewandt werden: so fand das Gericht sich unter der Verpflichtung, es ausfindig zu machen, worin die Billigkeit für beide Partheien bestand. Die Admiralität sitzt eben so wenig wie die Rechtsgerichte, um neue Contracte zu machen, aber sie hält sich als ein Billigkeitsgericht verpflichtet, so gut wie sie kann für ein Gleichgewicht des Interesses in Fällen zu sorgen, die unerwartet eintreten und die bei dem Abschlufs der Geschäfte gar nicht für die Partheien in Betracht kommen konnten.

Das Brittische Schiff Friends, Capit. Creighton, war von Campeche nach Lissabon bestimmt, gelangte bis in die Mündung des Tajus, woselbst es erfuhr, dafs der Tajus blockirt sey, blieb nun einige Tage in der Blockadeflotte, aus der es durch einen Windstofs vertrieben wurde, ward von einem Spanier genommen und hierauf von einem Engländer wieder genommen und nach Madera gebracht, woselbst Schiff und Ladung verkauft wurden, den Berglohn zu befriedigen. Es entstand die Frage, welche Fracht bezahlt werden sollte. Da das eingetretene Unglück für beide Partheien gleich war, und nicht einer Parthei allein zugeschoben werden konnte, da das Schiff

auch nicht in Ballast einlaufen konnte, noch die Ladung in irgend einem anderen Schiffe, so nahm Sir Wm. Scott an, dafs der Verlust zu theilen sey, und befahl die Bezahlung der halben Fracht. *)

In dem Falle des Schiffes Progrefs entstand die Frage: ob Berglohn von der ausgehenden oder blofs von der Rückfracht bezahlt werden sollte? Da diese Frachten in der Certepartie nicht getrennt waren, so erkannte Sir Wm. Scott: dafs er von beiden berechnet werden sollte. **)

In Rücksicht auf die, Seite 103, geäufserte Meinung bemerken wir noch folgende Entscheidung.

In dem Falle des Hamburgischen Schiffes Jacob, Capitain Baar, nahm der Herr Rücker auf einen Bodmereibrief eine Fracht einer nachfolgenden Reise in Anspruch. Sir Wm. Scott sagte den 31sten März 1802: „Die Neigung des Gerichtes wird seyn, die Wirksamkeit von Documenten aufrecht zu erhalten, so weit es mit den Gesetzen vereinbar ist. Es sind Documente von einer grofsen Heiligkeit und aufserordentlich nothwendig in kaufmännischen Geschäften, und deshalb wird das Gericht geneigt seyn, sie so weit zu unterstützen, als die Fälle es zulassen.“ Er erkannte dem Kläger die Fracht zu, wobei er jedoch äufserte: „Ich will nicht so verstanden seyn, als wenn ich eine allge-

*) Lawes Treatise on Charterparties, pag. 298.

**) Edwards Reports I. — pag. 223.

meine Regel für alle Umstände und alle Fälle aufstelle." *)

Unsere Vermuthung, daſs England den Französischen Schiffshandel einschränken würde, hat sich bestätiget. Durch eine Cabinetsordre vom 11ten Novbr. 1807 hat England den neutralen Ankauf Französischer Schiffe während eines Krieges verboten. Die Lucy war als Amerikanisches Schiff von Franzosen in Hamburg condemnirt und bei dem öffentlichen Verkauf von dem Amerikanischen Eigenthümer wieder gekauft und ward hierauf von Engländern genommen. Sir W^m. Scott erachtete, da die Franzosen auch den Ankauf von Prisenschiffen in England den Neutralen zugestehen, in seiner Entscheidung vom 28sten July 1809 obiges Gesetz nicht anwendbar. **)

Das Amerikanische Schiff Pensylvania, Capitain M'Pherson, segelte von Triest nach Canton, als es in der Mittelländischen See von einem Engländer genommen wurde, der 3 Mann darauf setzte, die das Schiff nach Malta bringen sollten. Sie konnten nicht steuern und lieſsen dem Amerikaner das Steuer, der nicht nach Malta steuern wollte, sondern seinen alten Cours steuerte. Hierauf kamen andere Engländer, die es nach Malta brachten, woselbst es wegen des Betragens des Capitains condemnirt wurde. Die Lords erkannten es aber den 28sten Juny 1809 frei, unter Vergleichung der Kosten. Sir W. Grant sagte: „Wir

*) Robinson 4. — pag. 250.

**) Edward 1. — pag. 122.

sehen nicht, daſs der neutrale Capitain oder seine Leute die Pflicht hatten, für einen Captor ein Schiff in einen Hafen hinein zu steuern. Sie sind den Captoren zu keinem Dienste verpflichtet, und sind, was ihr Betragen betrifft, noch immer als ihrem Rheder verantwortlich zu erachten. Es ist sowohl die Pflicht als wie das Interesse der Captoren, eine sichere Captur zu machen. Wenn sie dies aus Begierde, andere Prisen zu nehmen, vernachlässigen, oder weil sie die Stärke am Borde schon für hinreichend halten, so ist dies ausschlieſslich für ihre eigene Gefahr. Im vorliegenden Falle erfüllt der Capitain eine Pflicht, von der er erachtet, daſs er sie seinen Rhedern schuldig ist. Er will nicht gegen ihr Interesse handeln, allein er will auch nicht versuchen, ihr Interesse durch eine Gewaltthat von seiner Seite oder von Seiten seiner Leute zu verfechten. Man sieht weder daſs er, noch daſs seine Leute Widerstand geleistet haben. Die Captoren hätten daher ihr separates Interesse verfolgen sollen; aber sie waren unfähig, das Schiff zu steuern, und der Capitain übernahm wieder das Commando. Welche Wirkung ein Versprechen von Seiten des neutralen Capitains und seiner Leute, das Schiff nach einem bestimmten Hafen zu bringen, im Augenblick der Wegnahme an den Kaper gegeben, falls sie dazu nicht aus Furcht oder Zwang verleitet wären, erzeugen mögte, und ob sie dadurch nicht neue Verpflichtungen auf sich laden würden, brauche ich jetzt nicht zu untersuchen." *)

*) Acton I. — pag. 33.

In dem Falle Franklin, Capit. Forsyth, hatten der Capitain und die Leute die Nehmer am Borde überwältigt und unter Deck eingesperrt, die Waffen über Bord geworfen, und verfolgten ihren ursprünglichen Cours. Es entstand vor den Lords in der Appellations-Instanz die Frage: ob die Ladungseigenthümer für dieses Betragen der Mannschaft in dem Grade verantwortlich wären, daſs ihr Eigenthum zu confisciren sey. Bejaht nach langen Debatten, den 25sten Juny 1811. *)

Der neutrale Amerikanische Schooner Topaz, Capitain Nicholl, lag auf der Rhede von Macao (die sich indeſs Meilen weit zwischen Inseln ausdehnt). Engländer kamen an Bord, die Protectionen der Mannschaft nachzusehen. Ein Amerikanischer Matrose desertirte hierauf, und denunciirte den Schooner, unter Englischer Flagge Gewaltthätigkeiten geübt zu haben. Die Engländer kamen zum zweiten Male, das Recht der Visitation auszuüben. Die Amerikaner widersetzten sich mit Gewalt, und ihr Schiff wurde hierauf in Bombay condemnirt und die Lords of Appeal confirmirten das Urtheil unterm 2ten May 1811. **)

*) Acton 2. — pag. 111.

**) l. c. pag. 31.

Viertes Capitel.

Von der Hülfsleistung in Seenoth.

Die Gefahren der See haben einen stillschweigenden Contract zwischen denjenigen die daraus befreien und dem Eigenthümer des Geborgenen erzeugt, nach welchem der Berger sich bei der Bergung keine absichtlich falsche Darstellungen und keine grobe Versehen zu Schulden kommen lassen mufs, *) und derjenige, dem etwas geborgen wird, denjenigen welcher dabei behülflich, und bisweilen denjenigen der in Hinsicht der Hülfe thätig war, für Auslagen, Zeit, Arbeit und Gefahr zu entschädigen hat.

Auf zweierlei Weise findet Bergung Statt, bei Gefahren entweder von den Elementen oder von den Menschen. Sie wird daher eingetheilt in Civil- und Militair-Bergung. Die Lehre von der Civilbergung

*) Abbott, pag. 253.

begreift das vormalige Strandrecht unter sich, die Lehre von der Militairbergung diejenigen gesetzlichen Bestimmungen und gerichtlichen Entscheidungen, wodurch Rettung aus Feindes Gewalt, oder Wiedernehmung belohnt wird.

Erste Abtheilung.

Civil-Bergung.

Literatur des gesammten, sowohl natürlichen als positiven Völkerrechtes. Von Ompteda. Regensburg 1785. §. 218, 219, u. 220.

Nau's Grundsätze des Völker-Seerechtes. Hamburg 1802. §. 113 bis 119.

Diese Werke enthalten an den angeführten Stellen Nachweisung über die ältere Literatur dieses Gegenstandes.

Commentarius de jure Litoris auctore Schuback. Hamburg 1751.

Dieses Buch ist nachmals Deutsch übersetzt, in 2 Quartbänden herausgegeben, und enthält beinahe alle ältere Gesetze über diesen Gegenstand, macht die ältere Literatur entbehrlich, und ist in historischer Hinsicht sehr wichtig.

Commentaire sur l'ordonnance de marine, par Valin. Rochelle 1766.

Der Titel des naufrages enthält treffende Bemerkungen über das Französische Strandrecht und über die ältere Geschichte desselben.

Büsch Zusätze zu seiner theoretisch-practischen Darstellung der Handlung. Hamburg 1798.

The Life of Sir Leoline Jenkins. London 1724.

Diese Bücher, so wie die Englischen Reports, die wir im vorigen Capitel anführten, enthalten Beurtheilung und Gutachten über Strandfälle.

Wir nahen uns hoffentlich Zeiten, in welchen das sogenannte Strandrecht blofs historisch wird. Die Anmaafsung, dafs dasjenige fremde Gut, welches an den Strand geräth, dem Herrn desselben anheim fällt, der Eigenthümer mag sich einfinden oder nicht, stammt aus den Zeiten, in welchen jeder Fremde, der ein Gebiet betrat, als Feind angesehen wurde, und es ist eine vergebliche Mühe, den Ursprung bei einer Nation aufzusuchen, da diese Gewohnheit bei allen geherrscht hat. Unrecht hat man gewifs, einem Handelsvolke, den Rhodiern, diesen Ursprung aus mifsverstandenen Zollgesetzen desselben zuzuschreiben. Zur Beschönigung des Entstehens dieser Gewohnheit mufs man bemerken, dafs Seeräuberei sowohl vor der Cultur der Alten, wie vor der Cultur der jetzigen Nationen, früher als die Handlungsschifffahrt eintrat, getrieben wurde, und dafs die Seeräuber, welche die Küsten plünderten, bei Strandungsfällen natürlich das Vergeltungsrecht zu gewärtigen hatten. Sobald der Handel bei den Nationen sich regte, hätte man gewärtigen sollen, dafs das Strandrecht verschwinden würde, und die Römische Gesetzgebung enthält mehrere Gesetze zur Unterdrückung desselben. So sagt der Kaiser Antonin (nicht Constantin) in dem ersten Gesetze, im Codice, welcher den Titel de naufragio enthält:

„Quod enim ius habet fiscus in aliena calamitate vt de re tam luctuosa conpendium sectetur?“ (welches Recht denn hat der Fiscus bei fremdem Unglück, aus einer so traurigen Sache Nutzen herzuleiten?) Späterhin schlichen sich aber viele Unordnungen in dem Griechischen Kaiserthum bei Schiffbruchsfällen ein, denen der Kaiser Andronicus Comnenus 1183 durch kräftige Maaſsregeln abzuhelfen suchte, dem man in seinem Senat entgegnete, daſs dergleichen Gesetze doch nur als auf Wellen geschrieben erachtet würden. *) In dem übrigen Europa strebten die Päpste, vorzüglich der Kreuzzüge wegen, die Barbarei des Strandrechtes zu hemmen, und das lateranische Concilium schleuderte 1179 in der Bulle Coena domini Bannsprüche dagegen. Früherhin hatte schon ein anderes National-Concilium 1127 ein gleiches gethan. **) Der Pommerische Herzog Bogislav that auch auf einem Kreuzzuge das Gelübde, das Strandrecht in Pommern abzuschaffen, und späterhin ward in diesem Lande in den Landesprivilegien eine Frist von 3 Jahren stipulirt, in welcher der Eigenthümer von Strandgütern solche reclamiren konnte. ***) Eine Frist, die in keinem Lande, England ausgenommen, so geräumig anberaumet ist.

Die Entscheidungen von Oleron, die sich auf die an der Küste von Guyenne und den benachbarten

*) Loccenius de jure maritimo et navali. L. 1. Cap. 7. §. 16.

**) Consulat de la mer, par Boucher. Paris 1808. Tome 1. pag. 496.

***) Stypmanni Jus maritimum, Pars 5. Cap. 5. N. 6.

Gegenden auflebende Schifffahrt bezogen, enthalten in dem 25. u. 26. Art. *) Verfügungen, das Strandrecht zu beschränken, und es wurde durch Ludewig den Frommen veranlaſst, daſs jeder Schiffer von dem Herzog von Bretagne einen Freibrief gegen das Strandrecht auslösen muſste. An der Küste von Frankreich verordnete Heinrich III., König von England und Aquitanien 1226, daſs Strandgüter, mit denen lebendige Menschen ans Land kämen, ihnen restituirt, Strandgüter bei denen noch ein lebendes Thier sey, für die Reclamation 3 Monate aufgehoben, nach dieser Zeit aber, so wie diejenigen Güter, die ohne Menschen und ohne etwas Lebendiges an den Strand geriethen, dem Fisco anheim fallen sollten. **) Aehnliche Verfügungen waren schon durch den Englischen König Heinrich I. gegeben. ***) Die Streifereien der Sachsen und die späteren der Normänner haben sicher aus obigem, über das Entstehen des Strandrechtes angeführten Grunde, zur Fortdauer desselben beigetragen. In Nord-Deutschland war zufolge des sogenannten Rechtes der Grundrure sogar dasjenige, welches durch den Bruch schlechter Brücken oder auf andere Weise ins Wasser fiel und den Grund berührte, schiffbrüchiges Gut, und diejenigen Schiffe, welche im Umschlagen einen Menschen getödtet hatten (diese hieſsen in England, wenn das Unglück in süſsem Wasser geschehen war, Deodand,

*) Les us et coutumes de la mer.

**) Engelbrecht Corpus juris nautici, pag. 67.

***) Consulat de la mer, par Boucher. Tom. I. pag. 497.

und waren confiscable, *)) in alten Zeiten dem Herrn des Bodens verfallen. Der Kaiser Friedrich II. hatte indeſs schon verordnet, daſs den Schiffbrüchigen ihr Eigenthum ohne allen Abzug zurückgegeben werden sollte, **) und Carl V. suchte alle Barbarei dieser Art durch den 218. Artikel seines Criminalcodex in Deutschland abzuschaffen. Lange Zeit aber dauerte, vorzüglich an den Norddeutschen Küsten, das Strandrecht noch fort, und Schubacks Werk enthält viele traurige Belege dazu.

Das Consulat enthält über das Strandrecht keine directe Verfügungen, weil an den Küsten, wo solches zuerst befolgt wurde, wie Herr Boucher behauptet, kein Strandrecht im Schwange ging. ***) Es heiſst im 157sten Capitel dieses Gesetzbuches: daſs von dem in der See gefundenen Gute die Mannschaft $\frac{1}{4}$, und der Schiffer oder derjenige der ihn ausgerüstet hat und am Borde ist, $\frac{1}{4}$ erhalten soll. ****) In dem 249sten Capitel wird verordnet: daſs, wenn Gut auf einer Rhede oder am Strande treibt, derjenige der es findet, die Hälfte und der Fiscus die andere Hälfte haben soll, wenn in Jahr und Tag sich der Eigenthümer nicht meldet. Ist das Gut schon auf den Strand geworfen, so erhält

*) Molloy de jure maritimo et navali. London 1744. L. 2. 1. 13.

**) Engelbrecht Corpus juris nautici, pag. 38.

***) Boucher Consulat de la mer. Tom. 1. pag. 503.

****) Il consolato del mare colla Spiegazione de Casaregi. Venezia 1737. Pag. 145.

der Finder nur einen Theil, nach der Regel quantum meruit, und das Andere der Fiscus, wenn der Eigenthümer sich nicht meldet. Eben so von Gut, welches auf dem Grunde des Meeres ruhte, falls der Finder spätestens innerhalb 10 Tagen dem Gerichte eine Anzeige des Fundes gemacht hat, und der Eigenthümer sich nicht in der vom Gerichte anberaumten Frist, und nachdem es 30 Tage ausgerufen ist, einstellt. Ist das Gut, welches aus dem Grunde des Meeres herausgezogen wurde, Jahr und Tag schon verloren gewesen, so gehört es ganz dem Finder, wenn nicht der vollkommenste Beweis des Eigenthums geführt und ein gehöriger Berglohn bezahlt wird, auf dessen Abschlag dasjenige abgerechnet wird, welches der Finder etwa schon durch den Fund verdient hat. Findet der Schiffer irgend ein Wrack, oder Masten, Stengen u. s. w. und er schleppt es gegen den Willen der Cargadeure mit sich: so haftet das Schiff und des Schiffers Vermögen (Volkslohn allein geht vor) für allen der Ladung dadurch etwa erwachsenden Schaden, nach dem 256sten Artikel des Consulats. Kömmt ein Schiff in Seenoth und muſs lichten: so muſs der Schiffer dasjenige nachmals bezahlen, welches er billigerweise mit dem Lichter accordirt hat, und er haftet nicht für den Schaden, der dem Lichter überkömmt, hat er ihm aber unentgeltlich geholfen, so muſs er ihm jeden überkommenen Schaden ersetzen. Lautet der Accord auf unbillige Summen: so haben Schiedsrichter die Summe zu ermäſsigen; und warum, sagt das 274ste Capitel, welches dieses verordnet, soll es guten Männern zur Entscheidung überlassen werden, da sie doch

mit einander eins geworden sind? — Darum, weil der Schiffer, wenn sie auch die Hälfte des Schiffes und der Ladung gefordert hätten, es ihnen zugestanden haben würde, da sie doch nicht das mindeste Recht daran hatten oder daran haben sollten; daher ist es gut, daſs es durch gute Männer gemäſsiget werde.

Wäre diese goldene Regel doch seit der Bekanntmachung des ehrwürdigen Gesetzes befolgt; wie viele Strandgreuel wären weniger, bis auf unsere Zeiten, durch den Mantel gerichtlicher Entscheidungen bedeckt!

Wenn ein Schiffer, um die Ladung zu retten, sein Schiff auf den Strand setzt, so soll der Eigenthümer der Ladung, falls er am Borde war, und mit dem Schiffer über sein Schiff contrahirt hat, ihm diese Summe davon, oder dasjenige, welches gute Männer erkennen, nach dem 192sten Capitel bezahlen, und im folgenden Capitel wird unter mehrerem festgesetzt, daſs, im Falle bei einer Strandsetzung nichts contrahirt ist, der Schiffer von der geborgenen Ladung nur die Fracht pro rata itineris zu genieſsen hat. Für dasjenige, welches ihm zukömmt, haftet das geborgene Gut als Pfand, ohne daſs er nöthig hat, dies gegen Bürgschaft fahren zu lassen, damit, sagt das Gesetz, er nicht genöthiget ist, dem Kaufmanne nachzulaufen.

Bis auf Ludwig des XIVten Zeiten herrschte hin und wieder in Frankreich das alte Strandrecht, und das alte Französische Recht war reich an Ausdrücken über

diesen Gegenstand, als da sind: Le droit de Varech, — des choses gayves, diejenigen Sachen, welche die See so weit ans Land geworfen, dafs ein Mann zu Pferde mit einer Lanze sie erreichen konnte, — de bois, — d'échouement, — de côte, — d'espave, am Strande herumliegende Sachen, — des trouvailles, — du flo, — barbaries. — Die berühmte Ordonnance de la marine abolirte das alte Recht, und ihre Principien herrschen bis auf diesen Tag. Sie stellte die Schiffbrüchigen und ihre Güter unter die Protection des Staates, und wer sie bestiehlt, hat das Leben ohne Hoffnung der Begnadigung verwirkt. Die Gutsbesitzer und Kirchspielseingesessenen müssen jeden Strandfall gleich an die beikommenden Beamten einberichten, und auf der Stelle Hülfe zu veranstalten suchen. Bis zur Ankunft der Beamten sind sie responsable für alles was weggekommen seyn mag, wofern sie nicht die Thäter ausliefern oder gerichtlich nachweisen können. Alles Geborgene mufs nach dem zur Aufbewahrung gewählten Orte uneröffnet gebracht werden, und wenn die Beamten ankommen, haben sie die Bergung zu leiten und zu beendigen, den Schiffbruch durch ein aufgenommenes Protocoll und die geborgenen Effecten durch ein Inventarium zu verificiren, die etwanigen Entwendungen bei Gefahr ihrer Amtsentsetzung ausfindig und den Thätern den Procefs zu machen. Wer in der Nähe des Strandortes Wagen hat, mufs sich damit auf Anfordern des Beamten sogleich einfinden oder er verfällt in eine Geldstrafe. Es wird Tage- oder Ebbweise gearbeitet, und niemand, der nicht von den Beamten

angestellt ist, darf sich zur Arbeit aufdringen. Ueber die Ladung der Wagen wird scharfe Controlle geführt, und nachmals werden die Waaren in Gegenwart des Capitains oder des Vornehmsten der Geborgenen im Magazin verificirt und nach Verhältnifs der Arbeit der Arbeitslohn bestimmt. Jede Hülfe bei der Strandung wird überhaupt nach der Gefahr und Gröfse der Arbeit durch Kunstverständige geschätzt. Keine frühere Convention darüber mit den Gestrandeten ist gültig. Wenn sich in Monatsfrist kein Reclamant findet: so werden diejenigen Waaren, welche verderben könnten, verkauft, und der Berglohn daraus bestritten. Ueberhaupt müssen Kunstverständige für die Conservation der Waaren herzu gerufen werden, und sind sie nicht zu conserviren, so müssen sie öffentlich verkauft und das Geld in sichere Hände, für welche die Beamten verantwortlich bleiben, niedergelegt werden. Bei Verlust ihres Amtes und vierfacher Ersetzung dürfen Beamte nichts auf Strand-Auctionen kaufen. Wenn die Eigenthümer, die Ablader oder der Commissionair, an welchen die Waaren durch die Connoissemente adressirt sind, über die Scheiterung zukommen: so müssen die Beamten sich zurückziehen, und ihnen die Besorgung der Bergung überlassen. Valin *) glaubt mit Recht, dafs dieser Artikel auch auf die Capitaine anwendbar ist, die ihre Schiffe wieder flott machen zu können behaupten. Jedoch haben die Beamten eine Untersuchung über die Ursache der Strandung (dieser Artikel sollte mehr bestimmt seyn)

*) ad Art. 17.

und die Nationalität der Schiffe anzustellen, und im Falle die Strandung absichtlich war, die Ladung in Contrebande besteht, das Schiff Feinden oder Seeräubern gehört, sich der Person des Schiffers und der Waaren zu versichern. Was die Contrebande betrifft, so versteht Valin *) hierunter Kriegs- und Friedens-Contrebande. Erstere ist bei einer Bestimmung nach dem Feinde immer confiscable, doch wurden bei dem gestrandeten, von Riga zu einer Zeit, in welcher Lissabon kein feindlicher Hafen in Rücksicht auf Frankreich war, nach diesem Hafen ausclarirten Preufsischen Schiffe Maria Arendz, contrebande Artikel von dem Französischen Prisen-Conseil frei erkannt, weil die Parthei bei der Versegelung nicht in Culpa gewesen seyn konnte, da selbst im Augenblick der Scheiterung noch kein Krieg zwischen Frankreich und Portugal obwaltete, der erst später eintrat. **)

Friedens-Contrebande wird nur Behuf der Untersuchung saisirt, und ist nicht an sich confiscable. Diejenigen, welche aus dem Grunde des Meeres schiffbrüchige Güter gezogen, oder sie auf dem Meere oder am Strande gefunden haben, müssen dies innerhalb 24 Stunden bei den Beamten anzeigen, bei Strafe, für Hehler dieser Güter gehalten zu werden. Es wird hierüber eine Publication in der nächsten Stadt bei dem Strandorte gemacht, und die gefundenen Papiere werden

*) ad Art. 18.

**) Handbuch des Seerechtes. 2ter Band, pag. 90.

dem Consul der Nation, in deren Sprache sie geschrieben sind, mitgetheilt, um darüber nach seinem Lande die nöthige Anzeige zu machen. Innerhalb Jahr und Tag, vom Tage der Bekanntmachung der Bergung an, werden die schiffbrüchigen Güter gegen Ersatz der darauf verwandten Kosten den sich legitimirenden Eigenthümern zurückgegeben. Sind aber Schiffe im Meere oder an der Küste dergestalt versunken, dafs keine Spur davon bleibt: so müssen die Eigenthümer innerhalb 2 Monaten es anzeigen, dafs sie durch Taucher daran arbeiten lassen wollen, und haben 6 Monate Zeit, dies zu bewerkstelligen. Erfolgt aber keine Anzeige innerhalb 2 Monaten, so ertheilt der Souverain, in Folge eines Gesetzes vom 15ten Januar 1735, *) an Speculanten die Erlaubnifs zu Bergungsversuchen, welche das Eigenthum, nach Abzug von 20 Procent an den Staat, acquiriren. Erfolgt über andere geborgene Güter innerhalb Jahr und Tag kein Reclam, so verfällt das Eigenthum der Staats-Casse. Wer sich als Eigenthümer innerhalb der gesetzlichen Frist meldet, mufs sich durch Connoissemente, Manifeste oder ähnliche Ladungspapiere, und die Commissionaire durch hinlängliche Vollmachten, legitimiren. Von den schiffbrüchigen Gütern, welche aus dem Grunde des Meeres aufgefischt oder auf offenem Meere gefunden sind, (Valin dehnt dies auch auf Schiffe aus, die von der Mannschaft verlassen sind,) bekommt der Finder $\frac{1}{3}$, und $\frac{2}{3}$ werden für den sich in Jahresfrist legitimirenden Eigenthümer aufbewahrt, der sie nach Abzug der

*) Valin.

Kosten wieder erhält, oder sie verfallen nach Abzug der Kosten dem Fisco. Valin *) ist der Meinung, dafs nach alten, nicht aufgehobenen Gesetzen, von den auf trockenem Strande gefundenen Sachen dem Finder statt des Arbeitslohnes auch $\frac{1}{3}$ zufallen mufs, wenn der Staat sie behält. Die Anker, die auf dem Grunde des Meeres ohne Boyen gefunden und in 2 Monaten nicht reclamirt werden, verfallen dem Finder. Dies ist aber durch ein Gesetz vom 25sten May 1751 sehr eingeschränkt, um der Verheimlichung der Finder vorzubeugen. Seegewächse, Bernstein, Ambra, und Speck-Fische verbleiben dem Finder, wenn sie auf hohem Meere gefunden werden; wenn sie am Strande gefunden werden, so gehört $\frac{1}{3}$ dem Finder und $\frac{2}{3}$ dem Fisco.

Niemand darf, ohne die schwerste Strafe zu riskiren, aufser den beikommenden Beamten, die Bewaffnete sich requiriren können, sich in Strandsachen mischen. Angeschwommene Leichname müssen so hoch auf den Strand geholt werden, dafs sie nicht wieder weggespült, und davon den beikommenden Beamten eine Anzeige gemacht werden. Was man bei ihnen an Kostbarkeiten gefunden, wird den in Jahr und Tag sich meldenden Erben zugestellt; widrigenfalls erhält der Finder $\frac{1}{3}$ und der Fiscus $\frac{2}{3}$. Diejenigen, welche colludiren, um Schiffe zum Scheitern zu bringen, werden mit dem Tode bestraft; ebenfalls diejenigen, welche Lichter oder Feuer anzünden, um Schiffe zum

*) ad Art. 27.

Stranden zu bringen, und Letztere sollen an dem Orte, woselbst sie dies verübt haben, an den Galgen gehängt werden. In Schubacks Werk *) sind schon aus den älteren Zeiten dieses Gesetzes Beispiele enthalten, dafs in Frankreich blofser Arbeitslohn für die Bergung berechnet ist.

Schon im Jahre 1586 wurden in Venedig Verfügungen getroffen, dafs in gewöhnlichen Strandungs-Fällen den Bergern blofs liberaler Arbeitslohn zugestanden werden sollte. **)

Unter den Deutschen Strandverordnungen zeichnet sich vor allen die Oldenburgische vom 25sten May 1776 aus, ***) die aufser allen humanen Maafsregeln, welche in dem Französischen Strandrechte stipulirt sind, verordnet, dafs nichts auf Ordre des zum Bergen herbeigekommenen Oberlootsen oder Lootsen am Borde gekappt werden darf, (Art. 8,) wenn nicht der Capitain oder Steuermann seine ausdrückliche Einwilligung gegeben, und dafs die Unbeikommenden, welche ohne Einwilligung desjenigen, der am Borde des Schiffes das Commando führt, an Bord kommen, als Diebe und Räuber bestraft werden sollen. (Art. 5.) Nach diesem Princip wurde auch in England die Sache des Schiffes Maria, Capit. Kilström, entschieden. ****)

*) §. 10.

**) Casaregis Consolato del Mare Aggiuuta, pag. XXI.

***) Büsch Zusätze zu seiner theoretisch-practischen Darstellung der Handlung. Hamburg 1798. 2ter Band, pag. 301.

****) Edwards Reports 2. — pag. 175.

In Hamburg werden Bergungssachen durch Kunstverständige erlediget. Nachstehendes ist ein Beispiel davon.

Die Brigantine Anna Magdalena gerieth den 8ten November 1788, um 8 Uhr, bei stillem Wetter, auf den Borkumer Steert, verlor durch Stoſsen einen Theil der Spiekerhaut und in der Kajüte sprangen die Fenster, weshalb eine Schau ausgesteckt wurde. Den 9ten des Morgens kamen Blankeneser an Bord und brachten ein Tau aus, wodurch sie das Schiff in der Nacht vom 10ten auf den 11ten vom Strande wanden. Einige fuhren in einem Ever vorauf, zwei blieben am Borde, und man brachte das Schiff auf diese Weise aus dem Sande und assistirte beim Pumpen. Die Schiffer-Alten erkannten, statt der geforderten 8000 Mark, 1900 Mark, und für die Bergung eines gekappten Taues 150 Mk. *)

In dem Preuſsischen Staate wird alles schiffbrüchige Gut dem Eigenthümer nach Abzug des Berglohns, der in den verschiedenen Provinzen verschieden ist, **) zurückgegeben. Nur gegen Staaten, die noch das Strandrecht exerciren, übt der Preuſsische Staat in vorkommenden Fällen das jus talionis aus. Die Obrigkeit hat bei der Bergung alle mögliche Hülfe zu leisten, und die gefundenen Strandgüter in Obhut zu nehmen.

*) Glashoff, 1stes Heft, pag. 140.

**) Preuſsisches Landrecht. 2ter Theil, 15ter Titel, §. 81 — 87.

Ist der Eigenthümer unbekannt und das Eigenthum von einem Werthe von 2000 Rthlr. und darüber: so muſs eine Edictalcitation erfolgen und eine Frist von 6 Monaten anberaumet werden. Ist das Eigenthum von einem geringeren Werthe, eine Frist von 3 Monaten, und ist die Vermuthung vorhanden, daſs die Sache einem Fremden gehört: so müssen die Fristen verdoppelt werden, und die Vorladung auch durch eine ausländische Zeitung geschehen. *)

In Schweden gehört alles seetriftige oder Strandgut, welches feindliches Eigenthum war, oder welches in Jahr und Tag nicht reclamirt wird, dem Fiscus, nach Abzug des Berglohns, und im Falle der Reclamation wird es nach Abzug des Berglohns den Eigenthümern restituirt. **) Der Berglohn ist, wenn der Werth 60 Rthlr. und darunter ist, die Hälfte; ist er von 60 bis 240 Rthlr., so ist er $\frac{1}{4}$; ist er über diese Summe, so soll der Berglohn doch nicht über 60 Rthlr. seyn, es wäre denn, daſs dabei mehr Mühe, Arbeit und Gefahr vorgefallen, welches das Gericht, wo der Berger wohnt, in Entstehung eines Vergleiches entscheiden soll. ***)

Nach Emanirung dieses Gesetzes wurden zwei Täucher-Compagnien, eine für die südlichen und die

*) Preuſsisches Landrecht. 2ter Theil, 9ter Titel, §. 32. 33. 40. 41.

**) Schwedisches Gesetzbuch, 5te Abtheilung, 1stes Capitel.

***) Loco citato 3tes Capitel.

andere für die nördlichen Provinzen Schwedens errichtet, denen ausschliefslich die Bergung in Seenoth übertragen wurde, und die sich mit Täucherglocken und anderen zur Bergung dienlichen Geräthschaften zu versehen haben, und die, da sie Kronfahrzeuge umsonst bergen, von allem gestrandeten und ins Eis gerathenen ausländischen, in Schweden nicht versicherten Eigenthum, wenn die Schiffe gelöscht oder losgeeiset werden müssen, 10 Procent erhalten, wovon sie alle Nebenkosten stehen; von Kalk oder andern Effecten geringeren Werthes erhalten sie 15 Procent. Von allem Eigenthum, welches aus gescheiterten ausländischen, in Schweden nicht versicherten Schiffen gerettet wird, erhalten sie $\frac{1}{4}$, und von Schwedischem und in Schweden versichertem Eigenthum 20 Procent.

Mit Russischem Eigenthum ist nach den bestehenden Tractaten zu verfahren.

Kein Mensch in Seenoth hat aber auf die Ankunft der Täucher zu warten nöthig, sondern man kann zu Hülfe nehmen wen man will; aber ein solcher erhält nur Arbeitslohn von der Täucher-Compagnie, wenn Mitglieder der Compagnie hinzu kommen. Ist das Eigenthum so tief versunken, dafs der Eigenthümer die Kosten der Bergung nicht daran wenden will: so kann die Compagnie die Bergung für eigene Kosten vornehmen. Der Eigenthümer oder sein Repräsentant hat sogleich die Disposition über das Gerettete, wenn

er die Taxe an die Compagnie bezahlt. Die geborgenen Güter können in dem Zolldistrict, woselbst sie geborgen sind, oder, falls die Transportkosten davon abkönnen, in einer benachbarten Stadt verkauft werden. Die Streitigkeiten zwischen den Interessenten und den Täuchern, die in solidum haften, schlichtet der Landes-Hauptmann in dem Stranddistrict oder das Seegericht der nächsten Stadt, und in der Ausfertigung des Urtheils muſs bemerkt werden, woselbst und wann die Appellation (die an das Commerz-Collegium geht) fortzusetzen ist, und das Appellationsgericht hat die Sache gleichfalls schnell zu schlichten. Die Täucher-Compagnie war bis zum Ablauf des Jahres 1802 octroyirt, und erhielt eine neue verbesserte Octroy unter dem 22sten December 1802, die auf 25 Jahre ertheilt ist, und es ist sicher eine weise Einrichtung, daſs von Zeit zu Zeit nach der gesammelten Erfahrung die Bergungs-Gesetze revidirt werden. Eine Direction der Täucher-Anstalt ist in Stockholm errichtet, die auf alles dies zu achten hat, und an welche Quartal-Berichte aus allen Theilen des Reiches einzusenden sind. Der dienstthuende See-Adjutant ist der Direction beigeordnet, um über die schnelle und genaue Befolgung des Gesetzes wachen zu helfen. Kann ein Schiffer seine Ladung ohne fremde Hülfe bergen, so ist er nicht unter die Täucher verfallen. Eben so kann er durch angenommene Leute vom Strande oder aus dem Eisgange ohne Löschung loszukommen suchen, doch, gehen 60 Stunden fruchtlos über die Versuche hin, so nimmt die Täucherei das Commando und versucht die Rettung.

Eben so geschieht die Löschung an dem Strande, falls die eigene Mannschaft nicht hinreicht, bei fremden Schiffen durch die Täucher. Kann ein Schiff seine Güter wieder einnehmen, so findet kein öffentlicher Verkauf Statt, sondern nur eine Taxation, nach welcher der Berglohn zu berechnen ist. Das Flensburger Schiff Catharina Maria, Capitain Matsen, scheiterte auf einer Reise von Riga nach Flensburg mit Hanf und Brandtewein, in der Nacht vom 13ten auf den 14ten October 1804 bei Fahludden auf Gottland. Durch Hülfe der Täucherei wurde das Mehrste der Ladung und die Trümmer des Schiffes geborgen, und der Fall von der Art erachtet, daſs $\frac{1}{4}$ Berglohn zu bezahlen sey. Das Wrack und das beschädigte Gut wurde verkauft, der Brandtewein aber taxirt, um den Werth des Ganzen auszumitteln. Diese Taxation geschah aber nach dem Preise der Kanne Brandtewein auf Gottland, und es kam eine ungeheuere Summe heraus. Die Eigenthümer bestanden auf den öffentlichen Verkauf, der aber aus mehreren Gründen, und weil der Kornbrandtewein Contrebande war, zur Consumtion nicht Statt finden konnte. Sie entlegten sich, den Berglohn nach der enormen Taxe (welche in allen Instanzen für Recht gehalten wurde) durch Honorirung der darüber gezogenen Wechsel zu bezahlen. Die schon wieder verschiffte Ladung wurde wieder gelöscht, und nicht bloſs das ganze Eigenthum ging nach der Realisirung mit Berglohn und Proceſs-Kosten auf, sondern die ganze Havarie überstieg um 15 Procent den Ertrag des geborgenen Eigenthums. Aehnliche Resultate entstehen allemal, wenn Strand-

Gesetze und die darauf Bezug habenden Zollgesetze nicht pro temporibus et causis liberal interpretirt werden.

Die Dänischen Strandverfügungen (mit Ausnahme derjenigen, welche vormals in den Herzogthümern Schleswig und Holstein galten) sind schon lange von den allgemeinen Principien humaner Nationen nicht verschieden gewesen. Belege enthalten die älteren Dänischen Gesetzbücher, von denen viele vorschreiben, dafs das Strandgut dem Könige gebracht werden müfste, der es dem Eigner gegen einen herkömmlichen Berglohn wieder zustellte. In späteren Zeiten ist das Hauptgesetz darüber die Verordnung vom 21sten März 1705. *) So wie eine Strandung geschieht, hat die Obrigkeit über den Fall eine Causae Cognition vorzunehmen und die etwa entdeckten Verbrechen sind strenge zu bestrafen. Die Obrigkeit hat die zweckmäfsigsten Maafsregeln zur Bergung und Sicherheit des Geborgenen zu treffen, nach denselben Principien, die in anderen Ländern festgesetzt sind. Beschädigte Güter sind gleich zu taxiren und darüber nach Nothdurft zu verfügen. Keine Waare kann ohne Zollklarirung weggebracht werden, und wenn die Güter über 3 Monate im Lande bleiben, so mufs eine Zulage auf den zu erlegenden Zoll bezahlt werden. Der Berglohn ist (§. 17) nach dem

*) Forsög til den fierde Bogs Fortolkning i Christian den Femtes Danske og Norgske Lov, ved Brorson. Kiöbenhavn 1797. Pag. 305.

Verdienst des jedesmaligen Falles nach der Regel, quantum meruit, unter den Partheien auszumitteln, sonst nach dieser Regel von der Obrigkeit zu bestimmen, und in der Noth gemachte Verträge (§. 21) gelten nicht. Wer, so lange die Leute auf dem Schiffe selbst bergen wollen und können, etwas von dem Schiffe gegen ihren Willen wegnimmt, wird als Dieb bestraft. Kann derjenige nicht ausgemittelt werden, der sich Gewaltthaten und Beraubungen bei einer Strandung erlaubt hat: so haftet dafür jeder, der in einem District von 2 Meilen an der Seeseite und eine Meile im Lande hinein wohnt, mit Ausnahme weniger Individuen. Strandbeamte dürfen bei Strandauctionen weder directe noch indirecte kaufen, und die gestrandeten Güter müssen an sichere Oerter, allenfalls in Kirchthürmen (sie stehen in Dänemark oft von den Kirchen entfernt), für eine gesetzlich bestimmte billige Miethe aufbewahrt werden. Der Capitain hat selbst dabei die nöthigen Veranstaltungen zu treffen, (durch ein Gesetz vom 7ten December 1775 ist dies wiederholt eingeschärft,) und kann mit seinem Volke alles selbst bestreiten, nur dafs er die Zollanzeige nicht unterlassen mufs. Glaubt er über irgend einen Punct Unrecht zu erleiden, so mufs alsobald ein Extra-Gericht gehalten und ihm zur Führung seiner Sache das Creditrecht bewilliget werden. Ein Rescript vom 27sten May 1785 enthält umständliche Verfügungen für Strandfälle auf Bornholm, worin unter andern festgesetzt wird, dafs die Bergungsvorsteher und die Berger für dasjenige zu haften haben, welches während der Bergung durch Andere wegkömmt. In vielen Tractaten

hat die Dänische Regierung die Gerechtsame ihrer schiffbrüchigen Unterthanen zu schützen gesucht, namentlich in dem mit den Berberischen Mächten errichteten, und in der Instruction an die Dänischen Consuln vom 5ten März 1749 ist §. 8. verfügt, daſs die Dänischen Consuln sich aller Dänischen Strandfälle in dem Bezirke ihres Consulats anzunehmen, und was der Sache Nothdurft erfordert für die Eigenthümer in Acht zu nehmen haben. Wenn von Menschen verlassene Schiffe oder Güter in der See, oder am Königlichen oder vom Könige an Adeliche u. s. w. vergebenen Vorstrande geborgen werden: so soll, wenn der Werth 100 Rthlr. übersteigt, der Strandfall in der Kopenhagener, Altonaer und Hamburger Zeitung dreimal bekannt gemacht werden, um den Eigenthümer ausfindig zu machen, der sich innerhalb Jahr und Tag (nach Brorson von dem Tage der letzten Bekanntmachung an) zu melden, und gegen einen billigen Bergelohn es zurück zu erhalten hat. *) Bei mangelnder Meldung verfällt es nach Abzug des Berglohns an den Grundherrn. Wird seetriftiges oder verlorenes Gut nicht weit vom Vorstrande treibend oder liegend gefunden, (unter Vorstrand versteht man gewöhnlich die Strecke, woselbst Fahrzeuge nicht mehr ankern können, und dort wo Klippen sind, den Strand zwischen den Riffen und dem Lande, doch ist der Ausdruck unter den Dänischen Juristen streitig, **)) so erhält der Finder $\frac{1}{3}$; wird das Gut in offener See gefunden, die Hälfte; und

*) Christian V. Gesetzbuch, 5tes Buch, 4tes Capitel, Art. 4.

**) Brorson ad locum citatum, pag. 344.

in beiden Fällen der König oder der sich in Jahr und Tag meldende, edictaliter citirte Eigenthümer den Rest. *) In dem Sunde, von der Rhede von Helsingöer bis Kopenhagen, erhält der Finder, zur Sicherheit des Fahrwassers der Schifffahrt, die Anker ohne treibende Boyen, nach dem Placat vom 8ten Juny 1770.

Verschieden von dem Dänischen Strandrechte war vormals dasjenige der Herzogthümer Schleswig und Holstein. Einige in den neueren Zeiten eingetretene Strandfälle, auf welche die Verfügungen in ihrer ganzen Härte angewandt waren, (welches der verstorbene Büsch mit vieler Freimüthigkeit rügte, **)) haben die Veranlassung zu einer unter dem 31sten Decbr. 1803 ***) erlassenen Verordnung gegeben, in welcher die Grundsätze Dänemarks und anderer Länder in Hinsicht der Bergung berücksichtiget sind und in Hinsicht des Berglohns festgesetzt ist, daſs das Berglohn künftig in Fällen, wo bei den geborgenen Gütern keine lebendige Menschen sind, von allem, was in offener See gefunden oder aufgefischt wird, die Hälfte von dem Geborgenen betragen soll, welche demnach dem Berger oder Finder zufällt; so wie die andere Hälfte für den Eigenthümer in Verwahrung genommen wird. Von allem hingegen, was ohne Beiseyn lebendiger Menschen, am Strande,

*) Christian V. Gesetzbuch, 4tes Buch, 4tes Capitel, Art. 5.

**) Zusätze zu seiner theoretisch-practischen Darstellung der Handlung, 2ter Theil, pag. 205.

***) Chronologische Sammlung der Verordnungen von 1803.

in der Nähe des Landes, in den Seebuchten und in den zu dem Königlichen Territorio gehörigen Strömen aufgefischt wird, erhält der Berger ein Drittheil, und die übrigen Zweidrittheile werden für den Eigenthümer aufbewahrt.

Sind aber bei einem gestrandeten oder gescheiterten Schiffe noch lebendige Menschen vorhanden: so ist das Berglohn für die dahin gehörigen Güter, bei entstehender gütlicher Vereinbarung nach der Billigkeit obrigkeitlich zu bestimmen. Bei dieser Bestimmung ist vorzüglich Rücksicht zu nehmen auf die bei der Bergung angewandte Mühe und ausgestandene Gefahr, so wie auf den Werth des Schiffes und der Ladung. Das Berglohn darf jedoch nie ein Drittheil des Werthes der geborgenen Ladung übersteigen, entweder nach der Auctions-Summe, oder nach der muthmaſslichen Schätzung, oder der gerichtlichen Taxation, je nachdem die Auslieferung der geborgenen Sachen vor der Taxation, oder doch vor der Auction geschieht, oder erst nach gehaltener Auction die Summe dem Eigenthümer zugestellt wird. Zum Behuf einer solchen Bestimmung sollen die Strandvoigte in jedem Falle genau anzeigen, und die Obrigkeit bei der vorläufigen Untersuchung zu Protocoll nehmen, auch erforderlichen Falles näher ausmitteln, mit welcher Gefahr und Mühe die Bergung verbunden gewesen, und dies Protocoll ist den an die Oberdicasterien zu erstattenden Berichten allemal beizufügen. Sofern aber die Eigenthümer oder deren Bevollmächtigte mit der Entscheidung der ordentlichen

Obrigkeit wegen des Berglohns nicht zufrieden sind, steht ihnen die Appellation an die Obergerichte immer frei, welche die von ihnen erhobenen Beschwerden auf das sorgfältigste zu untersuchen und der Billigkeit gemäfs zu erledigen haben.

In der Praxis scheint uns die Regel, quantum meruit, nicht immer gehörig verstanden zu seyn. Wir enthalten uns Beispiele davon anzuführen, um sie nicht für Präjudicate der Zukunft dienen zu lassen, in welcher man hoffentlich für das See-Unglück liberaler interpretiren wird.

Das bekannteste Portugiesische Seegesetz über Bergungsfälle ist vom 22sten November 1774. *) Ausführlicher ist indefs das Gesetz vom 12ten August 1797, welches die Regel, quantum meruit, in Hinsicht des Berglohns, und andere humane Principien des neueren Seerechtes festsetzt. **)

Dadurch, dafs fremde Schiffe, die in Seenoth gewesen, sich in England an Schiffs-Agenten und Schiffs-Makler wenden, werden ihre Bergungskosten nach Abbotts ***) Behauptung in England so grofs,

*) Collecçaõ da Legislaçaõ antiga e moderna do Reino de Portugal. Coimbra 1789. 2ter Theil, pag. 57.

**) José da Silva Lisboa Principios de Direito mercantil, e Leis de Marinha. Lisboa 1806. 1ster Theil. pag. 204.

***) Abbotts Treatise of the Law of Merchantships and Seamen, pag. 368.

welche die gesetzgebende Gewalt hat so geringe machen wollen, wie die Umstände es nur zuliefsen. Es sind zwei statutarische Gesetze über Strandungs-Fälle in England, mit Ausnahme der Cinque Ports, in Kraft; eines von der Königin Anna, das zweite von Georg II. So wie ein Schiff in Seenoth sich befindet, müssen die Sheriffs, Friedensrichter, Mayors, und wer im Dienste des Strandes zunächst zur Hand ist, so viele Leute zusammen bringen lassen, als für die Umstände nöthig sind, und wenn irgend ein anderes Englisches Schiff in der Nähe ist; so mufs es so viele Menschen und Böte bei Strafe von Pfd. 100 Sterl. abgeben, als es entbehren kann. Bei der Rettung hat der Capitain, oder wer in seiner Stelle commandirt, das Commando, oder derjenige Englische Beamte, dem solches nach der Classification im Gesetze zukommt, welche unbeikommende Personen von der Bergung abhalten können. Die Zoll-Officiere müssen, sobald es möglich, durch Justiz-Beamte eine Causae-Cognition über den Strandfall vornehmen, und sich eine Abschrift des Protocolls geben lassen, welches dem Secretair der Admiralität einzusenden ist. Innerhalb 30 Tagen nach der Bergung ist den Bergern ein billiger Berglohn zu bezahlen, oder das Geborgene von den Zollbeamten so lange zu behalten, bis dies geschehen, oder Caution dafür gestellt ist, und in Entstehung eines gütlichen Vergleichs über den Berglohn haben die Geborgenen und der Zollbeamte drei der benachbarten Friedensrichter zu ernennen, welche als Richter das Verdienst eines jeden bestimmen,

deren Ausspruch bindend ist, und gerichtlich erzwungen werden kann. Ist kein Reclamant für die geborgenen Sachen: so muſs der Zollbeamte sich oder einen anderen sicheren Mann durch drei von ihm herbeizurufende Friedensrichter in den Besitz der geborgenen Sachen nach deren Inventarisirung setzen lassen. Verderbliche Waaren sind gleich zu verkaufen, die anderen nach Verlauf von 12 Monaten, wenn kein Reclamant erscheint, und das Provenu muſs nach Abzug der Unkosten an die Schatzkammer gesandt werden, woselbst solches für den Eigenthümer aufbewahrt wird, bis er erscheint und sich legitimirt. Diese Einrichtung, daſs nämlich der Staat, nur wenn der Eigenthümer nicht auszumitteln ist, gestrandetes Eigenthum acquiriren kann, scheint uns sehr richtig, da es nie cum animo alienandi aufgegeben wurde und res misera sacra est. Zur Bestimmung des Berglohns eines jeden muſs in England der nächste Beamte, sobald es möglich, eine Versammlung des Sheriff, seines Deputirten, von Friedensrichtern und Magistratspersonen veranstalten, wovon 5 oder mehrere ermächtiget sind, Leute eidlich zu verhören, um das Quantum des Berglohns zu bestimmen, welches sie demnächst zu vertheilen haben, wofür sie 4 Shilling Diäten täglich von dem Geborgenen haben, eine Summe, die in jetzigen Zeiten unpassend ist, und Herr Abbott bezeugt, daſs viele Beamte edelmüthigerweise für solche Fälle gratis fungiren. Wird der von ihnen bestimmte Berglohn nicht in 40 Tagen bezahlt, so kann der Zollbeamte

so viel Geld auf die Waare borgen, als zur Bezahlung erforderlich ist, welches Geld nachmals von den Eigenthümern mit 4 Procent Zinsen zurückbezahlt werden kann, wenn sie ihre Güter wieder haben wollen. Bergen Leute, die nicht von der Obrigkeit aufgefordert sind, Eigenthum, so haben sie dies der Obrigkeit anzuzeigen, gleichfalls wenn Strandgut verheimlicht ist, und sie haben einen billigen Berglohn zu genieſsen. In den Cinque Ports und deren Zubehör hat der Lord Warden diejenigen zu bestimmen, welche auf die Vollziehung der obigen statutarischen Verfügungen zu wachen haben, und gute Männer zu ernennen, welche innerhalb 12 Stunden über vorkommende Streitigkeiten, geborgene Anker und Ankertaue betreffend, entscheiden, wenn Schiffe innerhalb der Rhede dieser Häfen in Verlegenheit ihre Anker haben im Stich lassen müssen. Durch diesen einfachen Geschäftsgang hat die gesetzgebende Gewalt sich bemüht, Strandsachen zu schlichten, welche, wenn dieser Weg nicht eingeschlagen wird, in Hinsicht von Bergungsfällen am Strande durch eine Jury, vor welche der Berger die Eigenthümer citirt, oder an welche die Eigenthümer einen Berglohn für die Berger anbieten, abgemacht werden können. Ueber Bergungsfälle zur See hat noch das Admiralitätsgericht Cognition, (welches dann, und allemal, wenn es nicht über Prisensachen entscheidet, Instance-Court genannt wird,) und bestimmt den Berglohn und sorgt für die Sicherheit der Partheien durch Obhut über das Geborgene, und sieht bei der

Bestimmung der Belohnung der Berger nicht bloſs auf die Arbeit und Gefahr der Berger, sondern auch auf die Schnelligkeit und Behendigkeit, welche sie bewiesen haben, und auf den Werth von Schiff und Ladung und den Grad der Gefahr, von welcher sie befreit sind. *) Bergungsforderungen, sobald sie nicht auf falschen und frivolen Prätensionen beruhen, werden in der Admiralität mit der liberalsten Aufmerksamkeit aufgenommen, und das Gericht sieht bei Bestimmung des Berglohns nicht bloſs auf den wirklichen Dienst, sondern auch auf das Interesse und die Sicherheit der Schifffahrt im Allgemeinen. **) Ist von den Bergern eine Klage bei der Admiralität angestellt, so ist es für die Gegenparthei rathsam, durch eine gerichtliche Acte (act of court), nicht auſsergerichtlich, nicht mündlich, einen billigen Berglohn und die bisherigen Kosten anbieten zu lassen, dann wird das Gericht die Hinlänglichkeit dieser Summe in Erwägung nehmen, und findet es solche hinreichend, so wird es die Berger nicht bloſs in ihre ferneren Kosten, sondern auch in die Kosten der Gegenparthei condemniren. Dieſs äuſserte das Gericht in der Bergungssache, betreffend das Schiff Vrouw Margaretha, Capitain Jacob. ***) In Irland sind die vornehmsten Bergungs-Gesetze 4

*) Abbott, pag. 357.

**) Browne Laws of Admiralty, C. 3. pag. 53.

***) Robinson, Vol. 4. pag. 103.

Georg I. — 11 — 17 — 32. Georg II. — 15 — 16 — 23 — 24. Georg III. *)

Die Englischen Rechtsgelehrten nennen Wrack diejenigen Güter, die nach einem Schiffbruche von der See ans Land gespült werden. **) Das Wort, Wrack, ist beinahe in alle Europäische Seesprachen aufgenommen. Man nimmt allgemein an, daſs es eine Nordische Abstammung hat, und Valin führt an, daſs das Wort nach einem Seekraut eines ähnlichen Englischen Namens alles dasjenige bezeichne, welches die See, wie dieses Kraut, auswirft. ***) Die Dänische Gesetzgebung gebraucht diese Benennung promisscue, und versteht darunter alles was an den Strand geworfen wird. Der gelehrte Dänische Gesetzforscher Koefoed Ancher ****) leitet es von dem uralten Wort, reka, ab, welches treiben und geworfen werden heiſst, vor welches die Neueren ein V gesetzt hätten. Andere behaupten, es komme von dem Worte Vag, im Plural V. ger (Wellen), und bedeute dasjenige, welches willenlos darauf herumtreibt.

Seewrack. Ein Schiff, welches Masten und Ruder verloren hat, und auf dem noch Menschen sind, die es aber nicht regieren können. *****)

*) Browne Laws of Admiralty, pag. 537.

**) 3. Blackstone Com. 3.

***) Valin 4. — 9. — 37. pag. 658.

****) Lovhistorie IV. pag. 437 — 439.

*****) Browne Laws of Admiralty, pag. 49.

Derelict. Wenn ein Schiff oder Boot auf der See ohne Menschen gefunden wird. Sir W. Scott sagt von einem Derelict: „Es ist durchaus nicht nothwendig, daſs kein Eigenthümer sich melden müsse, um ein Derelict zu constituiren, sondern daſs ein Schiff auf der See von der Mannschaft ohne Hoffnung der Rückkehr verlassen ist. Ich füge hinzu, ohne Hoffnung der Rückkehr, sagt er, weil das bloſse Verlassen eines Schiffes, um Hülfe vom Lande zu holen, oder in der Absicht zurückkehren zu wollen, kein Abandonnement ist.“ *)

Jetsom ist Eigenthum, welches in Seenoth über Bord geworfen ist, das Schiff mag nachmals untergegangen seyn oder nicht.

Flotsom werden dergleichen Güter dann genannt, wenn sie auf dem Wasser,

Lagan, wenn sie unter dem Wasser sind, und Boyen daran gemacht wurden, um ihre Stelle zu bezeichnen, et dicitur ligar, a ligando. **) Ehe wir nun zu der allgemeinen Ansicht der Sache übergehen, wollen wir hier noch einige Entscheidungen von dem berühmtesten aller Seerichter, von Sir W. Scott, berühren. In alten Zeiten bekamen die Berger auch in England von einem Derelict die Hälfte. Im Jahre

*) Robinson 1. — pag. 40.

**) Molloy 2. — 5. — 6.

1798 wurde das Schwedische Schiff Aquila, Capitain Landsen, mit einer Ladung von Cadix angeblich nach Hamburg, aber wahrscheinlich nach Amsterdam bestimmt, von Engländern, verlassen, in See gefunden, und das Eigenthum der verdächtigen Bestimmung wegen als Prise behandelt. Bei dem Anspruch der Berger auf den halben Antheil wurde von Sir Wm. Scott eine Revision der Rechte der Berger den 27sten May 1798 vorgenommen, worin er nach Selden, Valin und andern behauptete: das Eigenthum eines Derelicts erwerbe der Staat des Finders, nicht dieser, der bloſs eine Belohnung für seine Mühe und Auslagen zu gewärtigen habe. Obgleich er zugab, daſs nach den Archiven der Admiralität in alten Zeiten gewöhnlich dem Finder die Hälfte in England gegeben sey: so erwies er doch auch, daſs weniger gegeben sey, und schloſs damit, daſs er die veraltete Regel nicht wieder aufzuleben wünschte, sondern stand nach den Umständen des Falles $\frac{2}{5}$ der auf Pfd. 12000 Sterl. geschätzten Ladung den Bergern zu. *)

Das Englische Schiff John & Jane war von dem Feinde genommen und verlassen. Sir W. Scott sagte: „Die Agenten des ursprünglichen Eigenthümers haben keine Handlung begangen, einen Derelict zu constituiren. Hätten die Franzosen Widerstand geleistet, so würden die Recaptoren nur $\frac{1}{6}$ gehabt haben. Kann man sagen, daſs die Berger ein gröſseres

*) Robinson I. — pag. 45.

Verdienst haben, oder dafs sie zu einer gröfseren Belohnung berechtiget sind, weil der Feind keine Menschen am Borde liefs?" Von Pfd. 600 Sterling erkannte er nur Pfd. 150 Sterl., wobei er äufserte: dafs dies nach strengem Rechte noch zu viel seyn mögte. *)

In dem Falle Gage, Capitain Mitchel, in welchem der Feind die Prise verlassen und Feuer darin angelegt hatte, gab er, wie in einem anderen Falle, $\frac{1}{4}$ statt des gesetzlichen Berglohns. **)

Das Englische Schiff, Lord Nelson, ward von einem Franzosen gejagt. Der Capitain kappte die Masten, die durch hartes Segeln zu stürzen drohten. Die Franzosen nahmen die Menschen heraus und liefsen das Schiff treiben, welches zu Pfd. 4600 Sterl. geschätzt wurde. Engländer brachten es hierauf mit Mühe nach England. Es war die Frage: ob militairischer oder Civil-Berglohn bezahlt werden sollte? Sir W. Scott erkannte den 18ten April 1806 Civil-Berglohn, und zwar nach den Verdiensten des Falles die Hälfte. ***)

Das Schiff Espérance, Capitain Reynier, war auf eine Sandbank gerathen, von seiner Mann-

*) Robinson 4. — pag. 217.

**) l. c. 6. — 275.

***) Edward 1. — pag. 79.

schaft mit den Papieren verlassen, und hierauf von dem Englischen Kriegsschiffe Espiègle und einem Transportschiffe gefunden und nach Helgoland gesandt. Von dem Derelict wurde den 21sten May 1811 nach dem Verdienste des Falles die Hälfte mit Pfd. 6000 Sterl. als Berglohn zuerkannt. *)

In dem Falle des Schiffes Sarah, in welchem ein Boot sich während eines Sturmes zum Beistand eines in Noth befindlichen Schiffes herausgewagt hatte, äufserte Sir W. Scott den 15ten Februar 1800, bei Bestimmung des Berglohns: „Wie alle Schiffe, welche in Häfen anlaufen, in welchen Feuergeld zu bezahlen ist, solches, wenn sie auch keinen individuellen Nutzen von dem Leuchtthurm gehabt haben, bezahlen müssen: so ist es aus demselben Grundsatz für die Sicherheit der Schifffahrt zweckmäfsig, dafs Personen, welche rasch bei der Hand auf dem Wasser und furchtlos in Gefahren sind, aufgemuntert werden müssen, zum Beistand von Schiffen auszugehen, die in Seenoth sind, und dafs, wenn sie überall zu belohnen sind, sie liberal belohnt werden.“ **) Dafs dieser berühmte Richter seine Regel aber mit Sorgfalt anwendet, erhellt aus seiner Entscheidung über das Schiff Vrouw Margaretha, Capitain Jacobs. Dieses Schiff strandete auf einer Sandbank der Küste von Essex. Fischerleute gingen zu dessen Beistand in Böten aus, und brachten das Schiff ab, des-

*) Dobson, pag. 48.

**) Robinson I. — pag. 313.

sen Gefahr sie aber blofs aus der Unbekanntschaft des Capitains mit der Küste als sehr grofs schilderten. Der Richter *) äufserte den 23sten November 1801: „Nie wird das Gericht dulden, dafs auf die Unkunde des Ortes, gegen Fremde Berglohn-Forderungen gegründet werden dürfen.“ Da der Beistand von keiner grofsen Bedeutung erachtet wurde; so entschied der Richter: dafs die Berger mit den von dem Capitain angebotenen Pfund 50 Sterl. zufrieden seyn sollten.

Ein Dover-Lootse war auf das Amerikanische Schiff Joseph Harvey, Capitain Paddock, während es eine Signalflagge wehen liefs, zugesegelt, und hatte das Schiff, welches in einem schweren Wetter nach den Dünen wollte, nach Ramsgate gebracht, und verlangte Berggeld, weil er nur mit Gefahr an Bord gelangt war. Sir W. Scott bemerkte in seiner Entscheidung den 18ten April 1799: „Wenn die See hoch geht, so ist das Lootsengeschäft nicht ohne Gefahr; allein deshalb sind Lootsen nicht für Berger zu halten. Ihrer Natur nach ist ihre Handthierung gewagt, und indem sie sich dazu hergeben, und sich den damit verknüpften Gefahren unterziehen, so haben sie kein Recht im Gerichte zu erscheinen und aufserordentliche Belohnung für gewöhnliche Gefahren, welche mit demjenigen Geschäfte verknüpft sind, dem sie sich unterzogen haben, zu verlangen.“ Der Berger bemerkte: Weil der Capitain und das

*) Robinson 4. — pag. 104.

Volk unbekannt mit dem Canal waren, so sey das Schiff in grofser Gefahr gewesen, verloren zu gehen. Worauf der Richter antwortete: „Fremden Schiffern fehlt es gewöhnlich an diesen Kenntnissen. Der Lootse soll die Ortskenntnifs haben, und wenn er diese zeigt: so thut er nichts mehr als seine Pflicht.“ — Er verwarf die Forderung des Bergers, condemnirte ihn in die Kosten, und verwies die Untersuchung seines Betragens, da er in Verdacht war, dafs er den Schiffer zu einer Havarie habe verleiten wollen, an die Vorsteher des Trinity-Hauses. *)

Das Englische Schiff Franklin, Capit. Goodrich, war angeblich nach Neapel bestimmt, wurde von einem Englischen Kaper getroffen, wie es in der Bucht von Biscaya im Begriff war, in einen Spanischen Hafen einzulaufen, und von demselben angehalten. Die Rheder machten es glaublich, dafs es nicht in Verletzung der Gesetze gegen den verbotenen Handel mit dem Feinde, sondern aus Seenoth in St. Andero hätte anlaufen wollen, und die Captoren forderten einen militairischen Berglohn, der ihnen aus Gründen, die wir unter dem Abschnitte von dem militairischen Berglohn anführen wollen, verweigert wurde. Da der Kaper dem Schiffe, welches einen Leck gehabt, 10 Mann an Bord gegeben: so wurde für diese Hülfleistung von dem Werthe des Eigenthums (von Pfd. 30,000 Sterl.) Pfd. 500 Sterling ihm als Berglohn zuerkannt.

*) Robinson I. — pag. 311.

Die Mannschaft des Englischen Schiffes Harpy hatte dem gestrandeten Englischen Ostindienfahrer Hope, Capitain Horncastle, Beistand geleistet, indem sie Silberfässer übergenommen hatte, um sie zu bergen. Die Ostindische Compagnie glaubte den Leuten des Kriegsschiffes nichts dafür schuldig zu seyn, (sicher ist es auch nicht die Regel Englischer Seeleute, im Staatsdienst für Bergungsdienste Remuneration zu verlangen,) und suchte die Forderung dadurch niederzuschlagen, daſs sie die Einlassung aus dem Grunde verweigerte, weil die Berger nicht mehr im Besitz der geborgenen Sachen waren. Das Admiralitäts-Gericht fand die Einrede unzulänglich, und äuſserte den 26sten Februar 1801: daſs die Sache sich mehr zu einer Privat-Remuneration als zu einem Bergungs-Proceſs eigne. *)

Eben so wurde in der Sache des Schiffes Trelawney, Capitain Lake, in welcher einem Sklaven-Schiffe an der Küste von Afrika Bergungsdienste geleistet, und deshalb die Rheder und Eigenthümer verklagt waren, welche die Einlassung unter dem Vorwande verweigerten, daſs der Bergungsproceſs ein Verfahren in rem sey, und daſs, da die Berger das Schiff aus ihrem Besitz gelassen, sie kein Klagerecht und am wenigsten gegen die Rheder und Eigenthümer hätten; — von der Admiralität mit Unwillen diese Einrede den 20sten Januar 1801 aberkannt. **)

*) Robinson 3. — pag. 215.

**) l. c. pag. 316.

Leute hatten aus einem brennenden Schiffe in dem Falle Hartfort c. Jones, Güter geborgen, deren Besitz die Eigenthümer bis zum ausgemachten Berglohn verlangten. Erkannt wurde, daſs die Berger im Besitz bis zur Bezahlung des Berglôhns zu schützen wären. *) Hätten sie Caution gestellt: so leidet es keinen Zweifel, daſs ihnen nach obigem Gesetze die Güter ausgeliefert wären.

In der Sache Newman c. Walters verlangte ein Passagier eines Westindienfahrers, welcher in schwerem Wetter auf die Baaken von Chichester zu sitzen gekommen war, Berglohn. Der Capitain hatte mit einem Theile der Mannschaft das Schiff verlassen. Der Passagier, der vormals selbst Capitain gewesen, hatte hierauf das Commando mit Beistimmung des Steuermannes und der Uebrigen am Borde übernommen, und brachte das Schiff sicher nach Ramsgate. Der Chief Justice, welcher der Jury den Vorfall vorzutragen hatte, gab sein Gutachten dahin: daſs er glaube, der Kläger habe aus dem Grunde für seine Dienste etwas zu verlangen, weil er sich Verantwortlichkeiten unterzogen und für grobe Fehler und unrechtes Benehmen von seiner Seite hätte aufkommen müssen, und die Jury erkannte ihm Pfd. 400 Sterl. zu. Es scheint übrigens, und mit Recht, in England angenommen zu seyn, daſs kein Passagier irgend ein Klagerecht hat wegen eines gewöhnlichen Beistandes, den er einem Schiffe in

*) Digest of the Law of Actions and Trials at Nisi Prius. Vol. 2. pag. 583.

Seenoth zu leisten vermag, da es sowohl die Pflicht wie das Interesse der Personen jeder Gattung am Borde ist, dem Schiffe Beistand bei dieser Gelegenheit zu leisten. *)

Das Schiff, de jonge Bastian, Capit. Steyting, hatte sein Ruder verloren, saſs leck auf einem Felsen bei Harwich, und wurde von der Mannschaft verlassen, deren Capitain den Bergern, die in einem Sturme hinausgingen, sagte: jeder Rettungsversuch würde unmöglich seyn, und der es ihnen widerrieth, ihr Leben zu wagen. Sie brachten das Schiff dennoch aber so weit ab, daſs der Capitain Baarschaften, die am Borde waren, retten konnte, und hierauf sank das Schiff. Andere Berger holten es wieder vom Grunde und bargen Schiff und Ladung. Die Eigenthümer erhielten gegen Deposition des taxirten Preises das Geborgene zurück. Sir Wm. Scott bestimmte den 12ten Decbr. 1804 den Berglohn auf $\frac{2}{7}$ von Pfund 3400, woran alle Berger gleiche Theile hatten, mit der Ausnahme, daſs die Schiffer der Böte zwei Theile, und ein Berger, der ein Bein gebrochen, 3 Theile bekam. Er verwarf bei der Entscheidung die Bitte eines der Eigenthümer, weil aus seinen Waaren der taxirte Preis nicht gelöset wäre, weniger bezahlen zu dürfen. **)

Das Irländische Schiff, Ann of Dundalk, war in einer Seenoth von seiner Mannschaft verlassen, und

*) Abbott, pag. 358.

**) Robinson 5. — pag. 323.

wurde von den Leuten der Irländischen Smack Ester in einem geplünderten Zustande einige Meilen von der Irländischen Küste gefunden, und nach dem Hafen von Sherries gebracht. Das Schiff war Pfund 300 werth und die Ladung zu Pfd. 420 verkauft. Die Berger verlangten in der Irländischen Admiralität Berglohn. Die Eigenthümer lehnten die Jurisdiction der Admiralität ab, weil nach der Bergungsacte 2 oder mehrere der bei dem Bergungsort benachbarten Friedensrichter Cognition über solche Fälle hätten. Darüber entstand ein weitläufiges Verfahren. In der Hauptsache excipirten die Eigenthümer, dafs ein kleines Schiffsboot vor den klagenden Bergern am Borde gewesen, dafs sie sich mit den Leuten darin, und auch mit einem Manne, der sich als Agent der Kläger gerirt, zu Pfd. 25 Sterl. abgefunden hätten. Die Berger schwuren: dafs sie keine Agenten hätten, und verlangten Berglohn, nach der Regel, quantum meruit. Bei den Weiterungen in der Sache rieth das Gericht zur Abmachung durch gute Mannschaft, die auch Statt fand. *) Da die Eigenthümer mit einer so geringen Belohnung wie Pfd. 25 Sterling sich getrauten davon zu kommen: so scheint es, dafs auch in Irland kein ungewöhnlicher Berglohn gebräuchlich ist, wie auch ohnehin aus der Verbindung mit England zu vermuthen ist.

Das Amerikanische Schiff Temperance, Capitain Bourrough, kam in der Nacht von dem 5ten auf den

*) Browne Laws of Admiralty, Pag. 536.

6ten Februar 1807 bei stürmischem Wetter bei Cuxhaven auf den Strand. Die Englischen Schiffe der Station leisteten dem Schiffe viele und wesentliche Dienste. Weit entfernt, daſs sie auf Bergungsgeld Anspruch machten, sandte der Capitain die Summe wieder zurück, welche der Amerikaner unter seine Leute zu vertheilen bat, und nur auf abermalige Zusendung wurde der Engländer vermogt, den Erkenntlichkeitsbeweis der Amerikaner anzunehmen.

Es müſste eine feste Regel des Seerechtes werden, daſs Staatsschiffe der eigenen Nation nie Berglohn verlangen dürften, so wie das obige Beispiel der Englischen See-Officiere gegen ein fremdes Schiff allgemein nachgeahmt zu werden verdient.

Seegefahren können überkommen auf der hohen See oder an den Ufern von Land, oder Untiefen.

Im ersteren Falle entstehen sie bei Havarien, bei Mangel an Lebensmitteln, bei Krankheiten.

Bergungshülfe kann dann geleistet werden durch Abgebung von Segeln und Schiffsinventarien-Stücken, von Proviant, durch Abgebung von Mannschaft. In diesen Fällen wird gewöhnlich nur der bedungene oder angenommene Werth der geliehenen Objecte, oder das Monatsgeld der abgegebenen Leute, und die etwa bedungene Gratification bezahlt. Uns sind mehrere Fälle bekannt, daſs in Kriegszeiten am Borde von

Dänischen Schiffen, die während der Regenzeit von Senegal abgegangen waren, alle Menschen erkrankten, die von Englischen Kriegsschiffen Leute bis Plymouth erhielten, ohne daſs dafür etwas Ungewöhnliches gefordert wurde. Das Dänische Schiff Freden, Capit. Friedrichs, war namentlich in diesem Falle, und hatte 3 Tage auf der Höhe von Lissabon als Spiel der Wellen umhergetrieben, wie der Capitain durch den Anblick einer Englischen Flotte so viel Kraft gewann, sich ans Steuer zu schleppen und das Schiff einigermaaſsen zu steuern. Der Englische Admiral der Flotte gab ihm hinreichende Mannschaft, ihn nach Plymouth zu bringen, ohne daſs dafür irgend ein Berglohn gefordert wurde.

In dem Falle des Englischen Sklaven-Schiffes Anne Bicknel, behauptete die Mannschaft des Sklavenschiffes Elisabeth, einen Aufruhr der Sklaven gestillt zu haben, und wie dieses nicht erwiesen werden konnte, daſs sie eine allgemeine Oberaufsicht übernommen und Beistand geleistet hätte, während der Capitain desselben sehr krank gewesen und fast keine Leute gehabt hätte. Es erhellte, daſs die abgegebene Mannschaft sofort Bezahlung erhalten. Sir W. Scott verweigerte daher in seiner Entscheidung vom 13ten Februar 1804, Berglohn zu erkennen, weil Schiffe sich in Nothfällen der Art beistehen müſsten. *)

*) Robinson 4. — pag. 229.

Bergungshülfe kann ferner geleistet werden, durch Begleitung bis zu einer gewissen Höhe, unter Aufenthalt oder Deviation des begleitenden Schiffes, oder durch Schlepptaudienst. Das Consulat erlaubt, *) (was jetzt ohne Zustimmung aller Interessenten nicht geschehen könnte,) daſs ein Schiff mit einem andern in einem Hafen einen Vertrag errichten dürfe, es aufs Schlepptau mit nach einem andern Hafen zu nehmen, und für alle Gefahr aufkommen zu wollen. Nothdienste dieser Art aber in See sollten liberal belohnt werden.

Die obgedachte Art der Bergung oder der Bergungsversuche, die wir schon oben berührt haben, ist übrigens noch nicht gehörig zur Sprache gekommen, und doch ist sie, weil die Menschlichkeit dafür spricht, ein Gegenstand von der äuſsersten Wichtigkeit und von dem gröſsten gegenseitigen Nutzen für die Völker, so daſs er verdiente, durch Gesetze bestimmt zu werden. Im Assecuranzrechte ist es Vorschrift, daſs ein Schiff sich nicht im geringsten von dem rechten und geraden Wege entfernen darf, und die Lehre von der Deviation ist eine der kitzlichsten im Assecuranzrechte. **)

Die Englische Fregatte, Apollo, strandete den 7ten Januar 1799 auf dem Haack-Sande. Das Schiff, de jonge Jacobus Baumann, Capitain Müller, das von Lebourne in Frankreich mit einer Ladung Wein

*) Cap. 92.

**) Park, Ausgabe von 1809, pag. 400.

nach Hamburg ging, nahm die auf dem Sande befindliche Besatzung von 170 Mann an Bord. Um Platz zu haben, warfen sie 2- bis 300 Oxhoft und die Sachen aus der Cajüte über Bord. Der Capitain brachte die Mannschaft nach Yarmouth. Hier wurde gegen das Schiff als gegen eine Prise verfahren. Sir W^m. Scott sagte aber den 8ten März 1799:

„Die Partheien, die den Beistand leisteten, sind zweifelsohne berechtiget, eine liberale Behandlung von denjenigen zu fordern, die ihn erhielten. Aber wer sind die Partheien, die ihn ertheilten? — Offenbar der Capitain, der unmittelbar in der Transaction verflochten war, und ich denke gleichfalls die Rheder, deren Schiff das Instrument der Erhaltung war. Was die Eigenthümer der Ladung betrifft, so sehe ich nicht welchen Anspruch sie haben würden: ihr Eigenthum kommt gar nicht rücksichtlich der Rettung in Betracht. Ich denke, diese Klage ist gar nicht mit Unschicklichkeit angestellt; allein, wenn das Schiff wirklich auch dem Feinde gehörte: so müſste, denke ich, der feindliche Charakter selbst durch einen solchen Dienst ausgelöscht und verjährt seyn. Wäre ich gezwungen, dies Schiff zu condemniren: so würde ich mich aufs äuſserste dagegen sträuben. Ich hoffe, und habe das Zutrauen, daſs, wenn die Umstände so sind, wie der Capitain sie darstellt, die Condemnation des Schiffes das Letzte seyn würde, welches die angeblichen Captoren selbst erwarteten."

Nachmals fand sich, daſs der Gevollmächtigte der Captoren eine Liste von der Pacotille des Capitains absichtlich dem Gerichte vorenthalten. Etwas Aehnliches war in Hinsicht eines anderen Papiers der Fall, welches der Dollmetscher nicht hatte übersetzen wollen. Sir W. Scott tadelte dies verdientermaaſsen, gab das Schiff mit Fracht und Kosten, Proviant, die Pacotille und Liegegeld zurück, und befahl, daſs alle diese Objecte auf das liberalste mögten bestimmt werden, und auf ferneren Beweis die Ladung gleichfalls. *)

Auch im Prisengerichte ist die Deviation, um Kreuzer zu meiden, nicht räthlich.

In dem Falle des Amerikanischen Schiffes Mentor hatte der Rheder in Rücksicht der Berliner und Mayländer Decrete dem Capitain verboten, mit Brittischen Kreuzern zu sprechen. Sir W^m. Scott sagte den 6ten März 1810: „Ist diese Ordre in ihrer vollen Ausdehnung zu nehmen, daſs sie nämlich Amerikanische Schiffe auctorisirt, Brittische Kreuzer zu fliehen: so ist dies eine Praxis, die, wie ich zu behaupten wage, sehr groſsen Nachtheil für die Amerikanische Flagge haben wird. Man muſs wissen, daſs jeder mit einem Patent versehene Kreuzer ein unbezweifeltes Recht der Durchsuchung hat, und arbitraire Decrete des Feindes können dieses Recht nicht derogiren. Vielleicht ist der Strenge nach die Deviation, um diesem Rechte zu entgehen, eben

*) Robinson I. — pag. 248.

so pönal wie der gewaltsame Widerstand, obgleich man dies in Praxis nie angenommen hat. Dessenungeachtet ist dieses Benehmen doch mit Eifersucht anzusehen, und kann in einer Sache, in welcher man Rechenschaft von seinem Betragen abzulegen hat, nicht als eine vortheilhafte Entschuldigung aufgestellt werden. *)

Das Amerikanische Schiff, Entreprize, Capitain Sct. Barbe, segelte von Hamburg nach Suriname, wie es den 25sten Febr. 1796 ein Schiff mit Englischer Flagge in Seenoth erblickte. Es segelte darauf zu, fand, daſs es das Englische Transportschiff Isabelle, Capitain Potter, und daſs es durch einen Leck in der höchsten Noth war, erbot sich, es bis Madeira oder einen andern nahe liegenden Hafen zu helfen. Der Englische Capitain aber, der einen Kaperbrief führte, bemächtigte sich niederträchtigerweise des Amerikaners, und ging mit beiden Schiffen nach Teneriffa. Hier wurde die Isabelle (die schon beim Abgang aus Liverpool, 30 Jahr alt, nicht seetüchtig gewesen war) als untüchtig condemnirt, und die Entreprize muſste die Truppen nach Barbadoes führen. Es ist dem Eigenthümer durch diese Behandlung ein groſser Schade zugefügt worden, der auf keine Weise in England ersetzt ist, obgleich Schiff und Ladung in Barbadoes freigegeben wurden. *)

*) Edward, pag. 208.

**) Kapergrausamkeit gegen Neutrale. Aus dem Englischen. 1801.

Die Assecuradeure machten Schwierigkeiten wegen der Deviation.

Herr Benecke leugnete es, und zwar mit Recht, daſs es eine Deviation sey, auf ein in Seenoth im Seh- oder Hörkreise befindliches Schiff, wenn es auch einige Meilen auſser dem Course ist, zuzuhalten und ihm Beistand zu leisten. Dies ist indeſs doch in keinem Gesetze bestimmt enthalten. Die Englischen Bergungsgesetze sprechen nur von Englischen Schiffen, die an der Küste liegen. Und hartherzige Seefahrer werden gewiſs oft, aus Furcht, Händel mit ihren Assecuradeuren und Befrachtern zu bekommen, davon abgehalten, Seenothleidenden Hülfe zu leisten.

Wie oft hat man von Leuten, die wunderbar aus Seenothfällen gerettet wurden, gehört, wie oft lieſet man in Reisebeschreibungen Schiffbrüchiger, daſs ihnen andere gefühllose oder furchtsame Schiffscapitaine vorbeigeeilt wären! — Uebrigens, wie kann auch ein Schiffscapitain, dem so groſses fremdes Eigenthum anvertrauet ist, dies gefährden, wenn er nicht sicher ist, daſs sein Ansteller Ersatz dafür im Unglücksfall erwarten kann?

Hier müſste durchaus bei Friedensstiftungen oder anderweitig eine Verabredung zwischen den Nationen geschehen, wodurch die Gefühllosen veranlaſst und die Furchtsamen aufgemuntert würden, Hülfe zu leisten. Es müſste in den Assecuranzgesetzen aller

Länder stipulirt werden, daſs Hinzusegeln oder Aufenthalt bei Schiffen in Seenoth, oder um Menschen von wüsten Inseln oder Klippen zu retten, daſs die Abgebung von Mannschaft an Schiffe in Seenoth, welche Folgen dieses auch haben mögte, durchaus nicht als Verletzung der Certepartie oder Police von dem Befrachter oder Assecuradeur dem Verfrachter oder Versicherten eingewandt werden könnte. Der Nutzen, welcher daraus im Ganzen für den Seehandel und die Assecuradeure hervorgehen würde, müſste weit ihre Gefahr überwiegen. Die partielle Einführung dieses Princips ist beinahe nicht möglich, und es würden, wie beim Strandrecht, Jahrhunderte darüber hingehen, es allgemein zu machen.

Wir wagen in Rücksicht dieser Materie für eine allgemeine Uebereinkunft vorzuschlagen:

1. Daſs jeder in See durch Abnahme von Gefangenen, Lieferung von Proviant und Schiffsgeräthschaften oder auf andere Weise einem Staatsschiffe geleistete Beistand, mit Schäden und Kosten, wenn sie Statt finden, prompte als eine Ehrenschuld zu ersetzen sey, daſs das höchste Seegericht des Landes den Betrag derselben nach dem Gutachten von See-Verständigen auf die eidliche Aussage der Seeleute, die darüber zeugen können, zu bestimmen und zur Bezahlung anzuweisen, und daſs die Garants des Friedens auf die Aufrechthaltung dieses Artikels zu sehen haben.

2. Daſs alle jetzt anhängige Forderungen dieser Art, die nicht älter als 20 Jahre sind, nach obigem Grundsatz annoch liquidirt und abgemacht werden sollen,

3. Daſs kein Staats- oder Privat-Kriegsschiff, welches in Kriegszeiten auf der See Beistand von einem Kauffahrteyschiffe erhält, das Recht habe, solches anzuhalten, und weder in Hinsicht des Schiffes noch in Hinsicht der Ladung in Prisengerichten nach Kriegsrechten zur Adjudication zu bringen, daſs es vielmehr schuldig seyn soll, dem Schiffe, von welchem es Beistand erhalten hat, ein Certificat darüber zu geben, welches Certificat durch gegenwärtigen Tractat für einen Freibrief erklärt wird, der das Schiff gegen alle Schiffe der Nation des Kreuzers, der Beistand erhalten hat, als solche bis zum Ende der Reise schützen soll.

4. Die Contrahenten verpflichten sich ferner, in ihren Assecuranz- und See-Gesetzen festzusetzen, daſs die Deviation eines Schiffes, die darum geschieht, um Schiffen oder Menschen in der See oder an den Küsten, deren Seenoth man hört oder sieht, Beistand zu leisten, nicht präjudicirlich in Hinsicht des Befrachtungs- oder Assecuranz-Contractes seyn soll, selbst wenn das Hülfe leistende Schiff untergeht oder durch Schlepptaudienst oder anderweitige Hülfe seine Reise verliert; daſs im Gegentheil jeder Verlust, der durch den geleisteten Beistand entsteht, wofern er nicht durch den Berglohn von demjenigen Eigenthum, welches gerettet wurde, ersetzt

werden kann, falls der Schade total ist, von demjenigen getragen werden soll, der ihn zu tragen gehabt haben würde, wenn die Deviation nicht Statt gefunden hätte, und, falls er nicht total ist, wird er hiedurch für Havarie grosse erklärt.

Ferner tritt Seenoth beim Unflottwerden, beim Festsitzen am Lande, oder im Eise, und beim Stranden oder Scheitern ein.

Die erstere Art von Seenoth ist allemal anzunehmen, wenn Schiffe ohne Verlust von Rudern oder dergleichen wesentlichen Stücken der Navigation, auf Seeuntiefen oder in Flüssen festraken (oder im Eise festsitzen) und lichten müssen, um wieder flott zu werden, und dazu oder zur Ausbringung von Ankern fremde Hülfe nöthig haben. Es scheint uns, daſs die Gesetzgeber nicht immer diese Art der Hülfsleistung von derjenigen beim Stranden und Scheitern gehörig unterscheiden. Dies giebt zu den gröſsten Beeinträchtigungen der Schifffahrt Veranlassung. Während die Negerlootsen (Barbaren) am Senegal sich es nicht einfallen lassen, eine Hülfleistung im Lichten, im Ausbringen von Ankern u. s. w. auf der Barre vor dem Senegal, sich als eine Bergung bezahlen zu lassen, obgleich die Brandung daselbst äuſserst gefährlich ist, sind bis jetzt (hoffentlich fortan nicht) oft unglaubliche Summen gegen die Gefahrlosigkeit der Handlung dafür an der Elbe gerichtlich zugesprochen.

Seenoth durch Stranden ist dann anzunehmen, wenn Schiffe auf Untiefen gerathen und dabei das Ruder und andere wesentliche Stücke der Navigation verlieren, und so leck werden, daſs es schwer ist, lenz am Bord zu halten, und das Flottwerden mehr von dem Zufalle und den auſserordentlichen Anstrengungen der Hülfeleistenden, als von gewöhnlicher Wirkung der Anker-Ausbringung, des gefahrlosen Lichtens und der Fluth abhängt.

Bergung bei Scheiterung ist dann anzunehmen, wenn Schiffe beim Festraken oder Strandsetzen so stark beschädiget werden, daſs dabei die gänzliche Vernichtung der Schiffe erfolgt, oder als unvermeidlich anzunehmen ist.

Für alle Fälle müſste der Berglohn nach den Auslagen, der Anstrengung, der Gefahr, das heiſst, nach der Regel, quantum meruit, bestimmt werden.

Obgleich viele Seegesetze die auſsergerichtliche Bestimmung des Berglohns durch Privatvergleiche anrathen: so ist es für einen Capitain, seiner Versicherer halber, doch rathsam, sich in der Regel nicht anders zu vergleichen, als wenn er sich von einem Gerichte oder einer andern beglaubten Auctorität, etwa von seinem Consul oder von Schifferalten der nächsten Stadt oder einem See-Officier seiner Nation, einen Attest geben lassen kann: daſs unter den Umständen seines Falles,

oder nach den Gesetzen und Gebräuchen des Ortes, die Abmachung dieser Art nützlich oder nothwendig war. Auch wenn er, wie in England, in die Lage versetzt seyn sollte, gerichtlich einen Berglohn zu offeriren: so bestimme er das Quantum, wo möglich, nach eingezogenem Gutachten von Schifferalten. Die erste Sorge eines gestrandeten Capitains sey, sich bei der ersten Obrigkeit die Bergungsgesetze der Provinz zu erbitten, und sich dieselben verständigen zu lassen, um seine Lage einigermaaſsen selbst beurtheilen zu können. Ist sein Fall oder seine Lage schwierig, und das Eigenthum, dem er vorsteht, von Bedeutung, und ist kein Consul seiner Nation in der Nähe, und er fremd in der Provinz: so ist es rathsam, daſs er sich an die höchste Behörde der Provinz mit der Bitte wende, ihm einen rechtschaffenen und in Seesachen bewanderten Advocaten anzuweisen, und sich für ihn dahin zu verwenden, daſs seine Sache möglichst schnell entschieden werde. Hat er einen kaufmännischen Beistand nöthig: so muſs er eben so sehr auf dessen Thätigkeit und Einfluſs, als auf seine Sicherheit und Rechtschaffenheit sehen, und seine Provision etwa zum voraus mit ihm bestimmen. Gegen seinen etwanigen Dollmetscher muſs er die gröſste Behutsamkeit bei wesentlichen Verhören gebrauchen, und ihn wo möglich controlliren lassen. Ist ein Gesandter seines Volkes in dem Lande, und sein Strandfall von Bedeutung in Hinsicht des Eigenthums: so muſs er auch dessen Hülfe zur Beschleunigung der definitiven Abmachung der Sache nachsuchen, in so fern dieser

solche leisten kann, *) ohne daſs (welches indeſs nur zu oft bei ministeriellen Verwendungen geschieht) der Gang der Justiz dadurch erschwert wird. Er hat die Hülfe und den Beistand solcher Leute zu meiden, die in ihrem Wohnorte dafür bekannt oder verdächtig sind, daſs sie Schiffssachen verwirren oder ihres eigenen Vortheils wegen darin haarklauben. In je kürzerer Zeit der Rechtsbeistand die Sache vortheilhaft abzumachen suchte, desto gröſser müſste sein Honorar bestimmt worden seyn, da das Lucrum cessans in kaufmännischen Sachen unberechbar ist. Eben daher muſs ein Capitain in Bergungssachen, in unwesentlichen Puncten, das processualische Verfahren nicht fortsetzen, und überhaupt suchen, das Eigenthum zum Behuf seiner weiteren Bestimmung gleich loszubürgen, nur daſs er dabei für die Billigkeit der Taxation zu sorgen hat.

Es sollte, wo möglich, wie in Wechselsachen so auch in Bergungssachen, ein mehr gleichförmiges Verfahren in den civilisirten Ländern Statt finden. Ein Mittel, Völker dazu zu zwingen, ist das in dem Preuſsischen Gesetze festgesetzte Retorsionsrecht. Wenn es auch auf immer ein frommer Wunsch bleiben sollte, daſs der Lohn für Hülfleistungen in Bergungssachen aus der Staatskasse bestritten, und dafür etwa eine allge-

*) Etwa dadurch, daſs er die obere Behörde ersucht, den Consulenten der Gegenparthei zu ermahnen, keine unnöthige Fristsuchung zu thun, keine chicaneuse Incidentstreitigkeiten zu veranlassen. Vieles kann auf diese Weise geschehen.

meine Abgabe auf Schiffe eingeführt würde: so wäre es doch endlich nach dem Grade unserer Civilisation Zeit, daſs die Abmachungen in Bergungssachen überall durch unbescholtene Kunstverständige nach der Regel, quantum meruit, möglichst schnell geschähen. Was hiebei nicht laut genug gesagt und den Regierungen ans Herz gelegt werden kann, ist, daſs Rechtsgelehrte, welche ohnehin zu sehr an Fristen und Formen gewöhnt werden, im Allgemeinen (mit Ausnahme von Männern wie Sir W. Scott, und wir haben oben, Pag. 479, ein Beispiel angeführt, daſs selbst er Kunstverständige zu Rathe zieht und sie hört, ehe er entscheidet,) nicht geeignet sind, über die Regel, quantum meruit, in Bergungssachen zu urtheilen. Wie ist es möglich, daſs Männer, die nie ein Schiff bestiegen, nie zur See gewesen, nie einen Sturm ausgestanden haben, über die bei einem Bergungsfalle eintretenden nautischen Umstände, ohne den Rath von Kunstverständigen einzuholen, urtheilen, und die Regel, quantum meruit, anwenden können? In vielen Ländern, wie dies noch neuerdings in Holland verfügt ist, entscheiden die Ober-Beamten des Stranddistricts, denen nautische Kenntnisse abgehen, und bei denen zuweilen der Esprit de localité (bat man doch sonst in den Strandkirchen um Segen des Strandes!) ihrer Unbefangenheit schadet. Es ist nicht die Rede davon, daſs, sobald ein liberaler Arbeits-Lohn in Strandfällen distribuirt werden soll, ihnen die Art der Theilung überlassen seyn kann. Bestimmung von Berglohn muſs entweder von Seerechts-Gelehrten unter Zuziehung von Kunstverständigen, wie in der

Admiralität in England, oder von Seeleuten selbst (und es giebt wohlhabende, kenntnifsvolle Seeleute in allen Ländern) entschieden werden. Die Bestechlichkeit ist für die Regierungen nirgends so sehr zu befürchten, als wenn eintretende Seenothfälle (Bergungen) oder das Seekriegsrecht (Capturen) grofse Summen zur richterlichen Entscheidung bringen. Die Parthei, welche von der Gewinnbarkeit ihrer Sache (die leider von dem Rechte an sich oft verschieden ist) nicht überzeugt ist, opfert zuweilen bedeutende Theile des Eigenthums auf, um den Rest zu sichern, oder spiegelt wenigstens Aufopferungen der Art vor. Wenn auch allen Richtern Bestechlichkeit so wenig vorzuwerfen seyn sollte, wie dem Englischen Seerichter Sir W^m. Scott, der vielleicht unter allen Menschen auf Erden über das gröfste Privateigenthum entschieden hat, und dessen Ruf durchaus rein ist; so wäre es doch rathsam, in Bergungssachen überall immer die Gründe der Entscheidung dem Urtheile einzuverleiben, um auch selbst den Schatten von Partheilichkeit zu meiden. Im Allgemeinen ist man durch die Nothwendigkeit der Gründeeinrückung gewifs, dafs der partheiische Richter sich nicht in den Nimbus seiner Unfehlbarkeit und Auctorität einhüllen kann; sondern sich nach plausiblen Gründen umsehen mufs, und zweitens, dafs solche nicht nachlässig (wie oft) entworfen, oder erst in dem Augenblick ausgearbeitet werden, wenn dem Appellationsrichter Bericht abzustatten ist. Statt des bisherigen Verfahrens in der Bestimmung des Berglohns, wagen wir es, den Sachkundigen Folgendes zur Prüfung zu empfehlen. So wie die Constatirung der

Thatsache bei Prisen in England ist, müſste es in Strandsachen allenthalben seyn, daſs nämlich die Beikommenden auf stehende Fragstücke verhört würden. Um die Verhöre schnell zu beendigen, müſste der Beamte, der die Personen abhörte, die Antworten neben den gedruckten Fragen schreiben. Ueber die wichtigsten Discrepanzen wären die sich widersprechenden zu confrontiren. Mit den freiwilligen Verklarungen ist es eine unzuverlässige Sache. Generelle und summarische Verklarungen sind daher unzulängliche Mittel, die wahre Thatsache ausfindig zu machen. In 2 bis 3 Tagen, wenn auch die Verhöre noch so früh des Morgens anheben sollten, müſsten sie geendiget seyn. Während der Verhöre hätte der Vornehmste unter den Gestrandeten mit einem Dollmetscher, wenn er zu haben wäre, so wie der Vornehmste unter den Bergern, das Recht anwesend zu seyn, und über wichtige Puncte Queerfragen zu thun, und die Protocolle nach geschehener Vorlesung und Verständigung mit zu unterschreiben. Die Protocolle wären dann, wenn groſse Verschiedenheiten der Aussagen sich fänden, zu beeidigen. Von dem nächsten oder nach der willkührlichen Bestimmung des Oberbeamten (der sich nur gegen seine Obern darüber zu rechtfertigen hätte) von dem tüchtigsten Protocollführer in dem Stranddistrict, wären die Protocolle zu halten. Erhellt es diesem Beamten, daſs Augenzeugen auſser den Partheien bei der Strandung gewesen, so versucht er durch summarische Citationen, wozu er, falls es Einländer sind, befugt ist, oder durch Requisition an die fremde Behörde, worunter sie stehen, oder

durch Atteste von ihnen, ihr Zeugnifs über die Thatsache zu erhalten, und hat die Zeugen für ihre Versäumnisse zu entschädigen. Aufser diesen Verhören, aus denen der Protocollführer in 3 Tagen nach dem Verhör ein Factum mit den Bemerkungen der Discrepanz für das Gericht zu extrahiren hat, steht es den Partheien frei, (welche das Recht der Inspection der Acten und der Gesetze über die Strandung bei dem Protocoll-Führer und unter seiner Aufsicht haben) in derselben Frist ein Factum mit den Gründen für ihre Forderungen und den Bemerkungen, wie viel Berglohn sie geben oder fordern zu müssen glauben, entwerfen und durch den Protocollführer an das Gericht gelangen zu lassen. Eine 2te Abschrift davon haben sie der Gegenparthei bei der Strafe, dafs sonst nicht auf ihre Eingabe geachtet wird, vor dem Gerichtstermin durch irgend eine zur Hand seyende Behörde insinuiren zu lassen. Innerhalb 8 Tagen nach der Strandung, von dem Tage an gerechnet, an welchem nach dem über die Strandungsarbeiten zu haltenden Protocoll die nothwendigsten und nicht auszusetzenden Arbeiten geschehen sind, müssen sämmtliche Protocolle und Eingaben bei dem Seegerichte (nöthigenfalls pr. Estafette) eingesandt werden. Das Bergungsgericht besteht aus einem See-Officier, wenn er in dem District ist, sonst aus dem Nächststationirten, der gleich nach der Strandung durch einen Beamten von der ihm zukommenden Function zu unterrichten ist, und aus 2 alten Seemännern (alten Schiffscapitainen oder Lootsen, bei denen man auf Uninteressirtheit, Kenntnisse, Rechtlichkeit, und, wenn es seyn kann,

auf Wohlhabenheit zu sehen hat) und einem Juristen, der die rechtlichen Formen zu beobachten hat. Die Beisitzer und Suppleanten für Nothfälle eines solchen Gerichtes sind zum voraus von der Regierung zu ernennen, welches indeſs der Natur der Sache nach in Hinsicht des See-Officiers nicht geschehen kann. Der Sitzungsort ist von dem Gerichte zu bestimmen und den Partheien und dem Protocollführer frühe genug bekannt zu machen. Nach Ablauf der obigen acht Tage versammlet sich das Gericht, welches von der Nothwendigkeit der Sitzung schon sofort zu unterrichten ist. Die Partheien haben sich zu derselben Zeit persönlich oder durch einen von ihrer Hand für sich Bevollmächtigten (es muſs kein Stempelpapier bei Strandsachen nöthig seyn, um Aufenthalt und Verletzung der Formalitäten zu vermeiden,) einzufinden. Falls mehrere Partheien von Bergern sind: so müssen sie so viel möglich durch Einen repräsentirt werden; auf allen Fall muſs, wenn auch mehrere Partheien zur Verhandlung zuzulassen sind, die ganze Strandsache in einer Sitzung abgemacht werden. Das Gericht wird sobald möglich gehegt. Es verlieset die Acten und die Anträge der Partheien, läſst sie dann mit oder ohne Anwald zur gröſseren Verhandlung und Verdeutlichung das Factum und ihre Petita vortragen, wobei jedoch nichts zu Protocoll zu dictiren erlaubt ist. Kommen nun Thatsachen zum Vorschein, die eine Abhörung oder Untersuchung nothwendig machen: so muſs die Entscheidung auf so lange, bis diese geschehen seyn kann, ausgesetzt werden. Diese Aussetzung muſs aber dringend noth-

wendig seyn. In der Regel ist gleich nach geendigtem Vortrag und Abhörung der Partheien von dem Gerichte kurz das Factum so zu entwerfen, wie es dem Gerichte nach den producirten Beweisen und nach den Gesetzen der Probabilität constirt, und hierauf das Urtheil mit den Gründen der Entscheidung. Kann die Urtheils-Entwerfung in dem Termin der Verhandlung geendiget seyn: so wird das Urtheil, welches das Factum, die Entscheidung, die Gründe dazu, und die Anzeige, wohin und wann appellirt werden mufs, enthält, noch denselben Tag publicirt, sonst den folgenden Tag. Das Urtheil wird gefällt nach Pluralität der Stimmen, und der Dissentirende hat das Recht, seine Gründe für die Appellations-Richter zu Protocoll zu dictiren, oder zu Protocoll einzulegen. Im Fall eine Parthei oder beide nicht zufrieden sind, haben sie innerhalb 3 Tagen nach der Publication des Urtheils dem Protocollführer des Gerichtes schriftlich die Appellation an das höchste Seegericht des Landes anzuzeigen. Die Partheien haben bei der Appellation innerhalb 14 Tagen Caution in Hinsicht der Fortsetzung des Processes und der Kosten zu stellen, wofür die Geborgenen jedoch blofs die geborgenen Sachen zu verpfänden haben, wenn sie solche nicht nach geschehener Taxation und nach gestellter Caution für den Berglohn und die Kosten zurückverlangen. In Lichtungsfällen darf gar keine Anhaltung des Eigenthums oder ein Aufenthalt geschehen, wenn der Geborgene bei dem nächsten Oberdistricts-Beamten Caution durch Löschung einiger Waaren oder anderweitig für den ungefähren Belauf des gesetzlichen Lichterlohns

stellt. Die Taxation von Strandgütern mufs durch äufserst unbescholtene Männer geschehen, und das Seegericht ist befugt, auf Vorstellung des Geborgenen, ohne dafs die Berger dagegen ein Rechtsmittel einwenden können, die Taxations-Summe bewandten Umständen nach zu ermäfsigen. Innerhalb 4 Wochen sind die Acten von dem Untergerichte und die Anträge an das Obergericht von den Partheien (die sich einander Abschriften davon zur selbigen Zeit zu insinuiren und solches bei Strafe, dafs auf ihre Anträge keine Rücksicht genommen werde, dem Obergerichte zu bescheinigen haben) einzusenden. Nach Empfang der Acten und Anträge, in welchen auch der Procurator ad acta namhaft gemacht wird, bestimmt das Obergericht den Partheien an ihren in dem Sitzungsorte mit ernannten Procurator ad acta oder durch Insinuation an sie abseiten des Untergerichtes den Tag der Verhandlung und des Urtheils, welcher nicht über 3 Wochen nach Empfang der Acten auszusetzen ist. Im Termin können die Partheien ihre Sache so wie in der Unterinstanz vortragen, und eben so wie dort ist hier das Appellations-Urtheil mit kurzer Anführung der Thatsache und der Entscheidungs-Gründe abzugeben, wobei die Sache durchaus ihr Bewenden hat. Das Gericht giebt an dem Tage der Entscheidung das Urtheil ab, die Partheien mögen da seyn oder nicht. Eine Parthei, die ohne Gegenparthei im Termin erscheint, wird nicht gehört, sondern sodann nach den blofsen Acten und den Anträgen entschieden. Was die Zeugen-Aussagen betrifft: so ist, da der Capitain und die Mannschaft nur über fremdes Eigenthum

zeugen, in der Regel ihrer Aussage mehr Glauben beizumessen, wie der Aussage der Berger. Die Aussage seeverständiger Passagiere ist von der höchsten Relevanz. Sind See-Officiere oder andere Seeverständige in der Nähe der Strandung gewesen: so ist ihr Zeugniſs von Wichtigkeit, und durch den Protocollführer der Untersuchung wo möglich einzuziehen und den Partheien vor der Verhandlung zu communiciren. Fristen finden nicht Statt, als nur für den Geborgenen, der jedoch, so lange die Frist dauert, den Bergern pr. Tag ihren gewöhnlichen Verdienst und ihre Versäumnisse nach Bestimmung des Gerichtes bei Ertheilung der Frist zu vergüten hat.

Für eine allgemeine Beliebung in Tractaten wagen wir folgende Puncte vorzuschlagen:

1. Daſs in Zukunft die Gerichte erster Instanz für Bergungs- und Strandfälle nur aus See-Officieren und andern unbescholtenen Seeleuten, unter Zuziehung eines Juristen zur Aufrechthaltung der Formen, gebildet werden sollen;

2. daſs das Verfahren in diesen Gerichten summarisch, und daſs die Thatsache, so wie sie aus den Beweisstücken erhellt, und die Gründe der Entscheidung, so wie die Fristen zur Appellation, in die Urtheile solcher Gerichte einzurücken sind;

3. daſs in den Mutterländern die Appellation nur an das höchste Seegericht des Landes Statt finden

soll, und in den Colonien und Nebenländern an das höchste Gericht dieser ausländischen Provinz;

4. daſs in solchen Fällen Ausnahme von den Zoll-Gesetzen zugesichert wird, um solche contrebande Theile der Ladung zu verkaufen, in deren Hinsicht Verderb zu fürchten ist, oder welche die Kosten der Versendung nicht tragen können, ohne daſs das darin steckende Capital absorbirt wird;

5. daſs die allgemeine Regel, einen Berglohn zu bestimmen, seyn soll, jede Sache nach den Verdiensten des Falles abzuurtheilen, (nach der Regel, quantum meruit,) daſs der Berglohn in Fällen, in welchen Schiffe nicht sine animo revertendi verlassen wurden, selbst für die ausgezeichnetesten Dienste nicht $\frac{1}{3}$ des Eigenthums, und bei Derelicten nicht die Hälfte desselben übersteigen soll, mit bloſser Ausnahme solcher Fälle, in welchen Schiffe Deviationen machten, Eigenthum zu retten, in welchen Fällen, bewandten Umständen nach, der zuzuerkennende Berglohn bis zu dem Belauf des geretteten Eigenthums bestimmt werden kann, und daſs die zu entscheiden habenden Gerichte sowohl darauf zu sehen haben, daſs liberaler Berglohn prompte ertheilt werde, als darauf, daſs kein bloſser Lootsen- und Lichterdienst für auſserordentliche Dienstleistung genommen und als solche belohnt werde, so wie darauf, daſs die Berger bestraft werden, wenn sie absichtlich über Fluth- und andere Umstände den Schiffern in Noth

falsche Nachrichten mittheilen, um sie zu verleiten, ihren Beistand anzunehmen.

Die in vielen See-Gesetzen angerathene aufsergerichtliche gütliche Abmachung der Strandsachen ist sehr unzweckmäfsig und sollte abgeschafft werden:

1. Weil es eine vernünftige Regel des allgemeinen Seerechtes, vorzüglich in Assecuranzhinsicht, ist, dafs alles in Havarie-, folglich auch in Bergungs-Sachen, gerichtlich, wenigstens nach einer Causae-Cognition, entschieden werden müfste;

2. Weil in vielen Fällen bei der Gröfse des geborgenen Eigenthums im Vergleich mit der Gage und mit dem ganzen Vermögen der Schiffer (die ohnehin nach einem verlorenen Schiffe kein Schiff sobald wieder zu gewärtigen haben) nur zu leicht eine Collusion der Partheien zum Schaden der Eigenthümer zu befürchten ist. Es mufs noch schlecht um die Handhabung der Justiz bestellt seyn, wenn es nicht möglich seyn sollte, sie prompte und wesentlich für die Fremden zu handhaben. Allgemeine Regeln obiger Art in einem allgemeinen See-Frieden festgesetzt, würden das zweckmäfsigste Mittel dafür seyn.

Dieser Gegenstand würde weniger wichtig seyn, wenn man allgemein für tüchtige Ausrüstung der Schiffe sorgte. Bei der Admiralität jedes Landes müfste ein Bureau seyn, welches seine Aufmerksamkeit auf die Erfindungen des Auslandes zu richten hätte, zur Verminderung der Unsicherheit der Schifffahrt,

und was davon für das practische Leben anwendbar wäre, müfste es durch Circulare in den Seehäfen bekannt machen lassen. Die Gesandten und Consuln müfsten in ihren Instructionen die Weisung haben, mit dem Bureau der Admiralität über die Entdekkungen des Auslandes zu correspondiren. — Die Literatur über diesen letzteren Gegenstand und über Rettungsvorschläge aus Seegefahren, findet man gesammlet in Popps Hülfsbuch, sich aus Gefahren zu retten. Bei Uebersetzung von See-Protesten fanden wir es sehr häufig, dafs das Einlaufen in Nothhäfen bei Havarien angeblich oder wirklich die mehrste Zeit von der Erschöpfung der Mannschaft durch anhaltentendes Pumpen herrührte. Es kommen in solchen Documenten und in Seereisen oft erschütternde Beispiele von den Mühseligkeiten und Leiden vor, welche das Pumpen veranlafst. Wie viele Schiffe sinken wegen der Unzulänglichkeit der bisherigen Pumpen! Der Verfasser hat daher seit Jahren Künstler ermuntert, Verbesserungen an Schiffspumpen zu erfinden, und der Altonaer Uhrmacher, Franz Stender, hat jetzt eine durch Räderwerk getriebene Schiffspumpe construirt, die nach dem Urtheile von Seeverständigen nützlich werden zu können scheint, und von den bisherigen Räderpumpen verschieden ist. Sollten Versuche auf der See dies Urtheil nicht bewähren: so ist die Sache doch so höchst wichtig, dafs solche verdiente, ein Gegenstand für Prämien zu werden.

Zweyte Abtheilung.

Von Ranzionirung und von der militairischen Bergung.

Literatur.

Cornelii van Bynkershoeck Quaestiones juris publici. Lib. 1. Cap. 4. u. 5.

enthalten das alte Holländische Recht über diesen Gegenstand und sehr vernünftige Bemerkungen im Allgemeinen.

Ueber die Militairbergung oder die Wiedernahme bleibt das vorher angeführte Werk von Hrn. v. Martens:

Essai concernant les armateurs, les prises et les reprises. Goettingue 1795.

bis zu der Zeit hin, in welcher es publicirt wurde, das Hauptwerk. So wie über die ältere Englische Praxis auch nachzusehen ist:

Decisions in the High-Court of Admiralty by James Marriott. London 1801. Vol. 1.

Die neuere Praxis dieses Gegenstandes ergiebt sich aus den in dem 3ten Capitel des 4ten Abschnittes angeführten Werken, so wie aus

J. Stewart Reports of cases, argued and determined in the Court of Vice-Admiralty at Halifax in Nova-Scotia, from the commencement of the war in 1803 to the end of the year 1813 in the time of Alexander Croke, L. L. D. Judge of that Court. London 1814.

Eine Art von Rettung aus Seenoth ist die Ranzionirung nach völkerrechtlichen Principien. Diese besteht darin, entweder

a. dafs man dem Feinde, Rebellen oder Seeräuber, eine Summe für Schiff und Ladung, die er angehalten, zugesteht, darüber einen Wechsel ausstellt, und Personen, die am Borde sind, zu Geisseln der Bezahlung giebt, oder

b. dafs man einen Theil der Ladung für die Freilassung des Ganzen hingiebt. In beiden Fällen erhält man eine Acte darüber, die als Saufconduit gegen alle Schiffe derselben Parthei dient.

Wenn auch der Geissel gestorben oder entflohen ist, so mufs der Wechsel dennoch bezahlt werden. *) Das Consulat erfordert, dafs über Ranzionirung der Capitain mit seinen Officieren nach Seemannsgebrauch zu Rathe geht. **) In den mehrsten Prisen-Reglements ist es indefs verboten, angehaltene Schiffe zu ranzioniren, und in Portugal ***) ist den Capitainen der Ankauf von Schiffen, die sie geführt haben, in feindlichen Ländern für eigene Rechnung seit 1797 untersagt.

*) **Emérigon** I. — pag. 466.

**) Cap. 227. 228. 229. 287.

***) Lisboa I. — pag. 197.

In England ist keine Ranzion gültig, wofern sie nicht in der äufsersten Noth geschehen ist, und hierauf causa cognita die Sanction des Admiralitäts-Gerichtes erhalten hat. Alle in Rücksicht einer Ranzion eingegangene Contracte sind, ausgenommen wenn die Admiralität sie billigt, null und nichtig, und wer sie Englischer Seits eingegangen, hat überdies eine Strafe von Pfd. 500 Sterling verwirkt. *)

Wer genommenes Eigenthum aus der Gewalt feindlicher Menschen rettet, ehe es nach den angenommenen Gesetzen ihr Eigenthum geworden ist, bekommt in der Regel Berglohn, und man nennt die Handlung Wiedernahme.

In der Regel mufs das Eigenthum in fremder Gewalt, oder diese Gewalt durch Uebernehmung von Gefahr, und durch bestandene Gefahr von ihm abgewandt seyn, ehe man Berglohn zu fordern berechtiget ist.

Das Spanische, von New-Orleans nach Bordeaux bestimmte Schiff, El Navarro, wurde durch einen Brittischen Kreuzer nach einem zwischen Frankreich und Spanien ausgebrochenen Kriege abgehalten, in seinen Bestimmungshafen einzulaufen, worin es unfehlbar wäre condemnirt worden. Der Britte forderte Berglohn. Sowohl die Admiralität (den 11ten No-

*) Abbott, pag. 358.

vember 1793) als auch die Lords of appeal (den 18ten July 1795) verweigerten ihn. „Nein, hiefs es im Gerichte, die Gefahr war entfernt und eventuel. Ihr hattet kein Gefecht zu bestehen. Eben so gut könntet ihr für die erste Mittheilung der Nachricht von dem Kriege Berglohn fordern, und eine ganze befreundete Flotte, die in einen feindlichen Hafen einzulaufen im Begriff war, in Anspruch nehmen." *)

In dem Falle des Englischen Schiffes Franklin, Capitain Goodrich, wurde aufser dem Civilberglohn militairischer Berglohn gefordert. Sir Wm. Scott sagte über Letzteren: Ihm sey kein Fall bekannt, in welchem militairischer Berglohn gegeben sey, wenn das Eigenthum nicht im Besitz des Feindes oder nicht das Schiff dem Streichen nahe, oder anderweitig so gut als in seinen Klauen gewesen sey. **)

In Hinsicht des Ueberganges des Eigenthums durch Eroberung nehmen einige Nationen vorzüglich in Hinsicht ihrer eigenen Schiffe an, dafs nach 24-stündigem feindlichen Besitz das Eigenthum von dem Feinde durch Kriegsrecht erworben sey.

Im Allgemeinen wurde durch die Publicisten angenommen, dafs durch die Eroberung ein Schiff nicht eher das Eigenthum des Nehmers werde, als

*) Robinson 4. — pag. 151.

**) l. c. pag. 150.

bis es in einen Hafen seines Landes oder in eine Flotte desselben geführt worden ist, wodurch man den Römischen Satz, daſs Eigenthum, welches nicht intra praesidium gebracht sey, reclamirt werden könne, anzuwenden glaubte.

Die Engländer haben in neueren Zeiten angenommen, daſs nur durch eine in dem Lande des Nehmers über ein aufgebrachtes Schiff gefällte Condemnations-Acte in Hinsicht Englischer Schiffe das Eigenthumsrecht des alten Besitzers verloren gehe. In Hinsicht fremder Nationen verweigern sie die Entscheidung über diesen Punct.

Der Amerikaner Williams *) sandte unter einem Capitain Parcell ein Schiff, werth 26000 Dollars, mit einer Ladung, werth Pfd. 30,000 Sterling, von Amerika nach Lissabon. Es wurde von einem Franzosen nach St. Sebastian aufgebracht. Williams ging nach Paris, und das Schiff wurde in erster Instanz freigegeben. Während der Kaper fernere Forderungen machte, kam Williams wieder in Besitz, und einige Creditoren von ihm nahmen das Schiff, Schulden halber, bei dem Gerichte von St. Sebastian in Anspruch. Zu ihnen gesellte sich der Capitain Parcell und drang auf den gerichtlichen Verkauf des Schiffes, bei welcher Gelegenheit er es gerichtlich für 6500 Dollars kaufte. Er verkaufte es wieder, und geführt von Capitain

*) Robinson 4. — pag. 293.

M'Croham kam es unter dem Namen, the Martin of Norfolk, nach England, und wurde von Williams in Anspruch genommen, weil der Capitain betrügerisch verfahren. Die Partheien unterwarfen sich dem Admiralitätsgerichte. Sir W. Scott aber lehnte, obgleich die Sache auf Verwendung des Amerikanischen Gesandten vor das Gericht gekommen war, die Entscheidung ab, weil in St. Sebastian von der Entscheidung des Gerichtes an ein Appellationsgericht in Spanien hätte appellirt werden müssen. Da aber nach Spanischen Gesetzen das Französische Princip gilt, dafs eine auswärtige Entscheidung nicht die Kraft einer rei judicatae in Spanien hat: so hätte dieses Princip hier wirken müssen.

Das Amerikanische Schiff Fanny & Elvira, Capitain Hicks, war unter dem Vorwande, dafs eine Reparatur mehr kosten würde, wie das Schiff werth wäre, von dem Capitain, ohne Vollmacht, an den Amerikaner Ormsby verkauft. Das alte Register blieb am Borde. Dänen nahmen das Schiff, Engländer nahmen es wieder. Der im Register genannte Eigenthümer und Ormsby reclamirten es gegen Berglohn. Sir W^m. Scott erkannte es dem im Register genannten Eigenthümer zu, und verwies Ormsby wegen seiner Ansprüche an Amerikanische Gerichte. *)

Herr v. Martens stellt eine von der Praxis ganz verschiedene Theorie über diese Materie auf. Er be-

*) Edward I. — pag. 117.

hauptet: dafs nach dem Naturrechte, ohne zwischen Eroberung, Beute oder Prise zu unterscheiden, das Genommene, wie legitim auch die Nehmung, wie gesichert auch nachmals der Besitz war, kein vollkommenes Eigenthum des Nehmers vor dem Frieden wird, und dafs während der Dauer des Krieges es durch den rechtmäfsigen Eigenthümer von jedem 3ten Besitzer zurückgefordert werden kann, *) dafs daher jedes wiedergenommene Schiff, die Wiedernahme mag erfolgen in welcher Epoche des Krieges sie will, die Prise mag legitim oder illegitim gewesen seyn, sie mag durch ein Staatsschiff oder einen Privatkaper erfolgt seyn, dem alten Eigenthümer, er mag seyn wer er will, wieder zugestellt werden müsse, gegen eine billige Vergütung der Schäden und Kosten des Wiedernehmers, wofern nicht die Wiedernahme illegitim war, in welchem Falle der Berglohn wegfällt. **)

Es sind wenige Rechtsmaterien des Prisenrechtes so complicirt, wie diejenige von der Wiedernahme.

Die wiedernehmenden Schiffe können entweder einem Souverain oder seinen Unterthanen gehören. Die Wiedernahme kann durch sie einzeln oder gemeinschaftlich geschehen, oder durch die Mannschaft des genommenen Schiffes, oder durch Leute vom Lande. Das wiedergenommene Schiff kann dem eigenen Souverain,

*) v. Martens Essai, §. 45.

**) loco citato, §. 46.

seinen Unterthanen, Alliirten, Neutralen oder einer Auxiliarmacht angehören. Das wiedergenommene Schiff kann rechtmäfsig oder gegen das Kriegsrecht in die Gewalt eines Kriegführenden gerathen, oder von Seeräubern oder Rebellen besetzt seyn. *) Alle diese Fälle sind bei weitem durch die Gesetzgebung nicht gehörig berücksichtiget, eben so wenig ist dies in den Verträgen der Völker geschehen.

Ein Englisches Schiff, Sct. Joseph, war im 17ten Jahrhundert von Seeräubern genommen und nachmals von Franzosen gekauft worden. Holländer brachten es in einem Kriege mit Frankreich auf, und condemnirten es als eine gute Prise. Es wurde hierauf an einen Holländischen Kaufmann verkauft. Als sein Eigenthum kam es in einen Englischen Hafen. Die alten Englischen Eigenthümer stellten eine Eigenthumsklage an, weil die Seeräuber das Schiff nicht mit einem rechtmäfsigen Titel hätten veräufsern können. Sir Leoline Jenkins war aber in einem Gutachten vom 12ten May 1675 der Meinung: dafs der Englische Rechtstitel von dem Augenblick erlosch, wie das Schiff jure belli in die Hände der Holländer kam. **)

Im Amerikanischen Kriege wurde das Amerikanische Schiff Lucretia auf einer Ueberfahrt von Charlestown nach Suriname durch das mit einem Kaperbrief

*) v. Martens, pag. 40.

**) The Life of Sir Leoline Jenkins. Vol. 2. pag. 776.

versehene Packetboot Thynne, welches 6 Mann an Bord sandte, genommen. Zehn Tage hierauf wurde die Lucretia wieder durch einen Amerikanischen Kaper genommen, der 13 Tage im Besitz blieb, und das Schiff auf Boston zusteuern liefs, während die Leute aus der Thynne noch immer am Borde waren. Auf dieser Tour wurde es von 3 Englischen Kriegsschiffen wiedergenommen. Sir James Marriott entschied: dafs die Leute der Thynne als Captoren, die der Kriegsschiffe als Recaptoren zu erachten wären, denen aber Bergiohn nach dem Maafsstabe einer gemeinschaftlichen Wegnahme (joint Capture) zukommen sollte. *)

In der Sache der Polly erkannten die Lords den 21sten Novbr. 1780 dagegen: dafs in einem Falle von der Art der Vrouw Anna Catharina, Capitain Mahts, der letzte Captor alle Rechte, und nicht blofs Bergiohn erworben hätte. Eben so in dem Falle Marguerite. **) Ein Princip, welches auch die Franzosen bekennen. ***)

Das Consulat der See setzt fest, dafs, wenn der Feind ein Schiff nimmt und ein befreundetes Schiff es in demselben Gewässer, worin es zu Hause gehört, wieder nimmt, und ehe es in Sicherheit gebracht ge-

*) Decisions in the High-Court of Admiralty by Sir J. Marriott. Vol. I. pag. 227.

**) Robinson 4. — pag. 217.

***) Valin Traité des Prises. Cap. 6. §. 1.

wesen ist, solches gegen Berglohn den vorigen Eigenthümern restituirt werden soll. Eben so verordnet es die Restitution gegen Berglohn, wenn der Feind aus Furcht oder durch See-Unglück ein genommenes Schiff verläſst. Niemand kann wissen, sagt das ehrwürdige Gesetz, oder versichert seyn, wie es um seinen eigenen Schaden und seine Gefahr steht. Ranzioniren andere als die Eigenthümer ein genommenes, nicht in Sicherheit gebrachtes Schiff: so gehört dem Eigenthümer, gegen Bezahlung der Ranzionssumme, das Eigenthum, wenn er eine Remuneration hinzufügt. Hat der Feind aber ein genommenes Schiff nach einem sicheren Orte in seinem Gebiete gebracht, und verschenkt oder verkauft es dort (Adjudication scheint damals nicht nöthig gewesen zu seyn): so ist diese Veräuſserung gültig. Kauft der Schiffer es wieder, und die Rheder wollen ihm seine Auslagen nicht erstatten: so kann er es zum öffentlichen Verkauf bringen und hat das Vorkaufsrecht. Wird mehr gelöset, wie die Kaufsumme, so behält er den Ueberschuſs, wenn er ihn nicht freiwillig an die Interessenten geben will; wird weniger gelöset, so steht er den Schaden, wenn die Interessenten ihm denselben nicht freiwillig erstatten wollen. *)

In dem Amerikanischen Kriege nahm Admiral Rodney, nachdem den 20sten Decbr. 1780 der Krieg

*) Cap. 287.

von England an Holland erklärt war, den 3ten Febr. 1781 St. Eustach, und alle daselbst befindliche Schiffe, namentlich eine so eben unter Convoy abgegangene Flotte von 37 Kauffahrtheyschiffen, welche nachmals unter Englischer Convoy von den Franzosen bei den Sorlings den 4ten May 1781 wieder genommen wurden. Nach einer Procedur, über welche die Eigenthümer sich bitter beklagten, trug der Königliche Procurator aus folgenden Gründen beim Prisenconseil auf die Condemnation an: Weil der damals bestehende Tractat mit Holland vom 1sten May 1781 erst den 27sten May 1781 ratificirt sey, und die Gesetze in Frankreich keine retroactive Wirkung hätten, die Schiffe als zu der Eroberung der Insel St. Eustach gehörend angesehen werden müſsten, daher von keiner Wiedernahme, sondern von einer Prise die Rede sey, worauf die Stipulationen des Tractats ohnehin nicht gingen, und weil Alles am Borde eines feindlichen Schiffes confiscable sey, und einige der Schiffe Kaperbriefe gehabt hätten. Hierauf antwortete Herr Mirbeck für die Reclamanten: daſs die Kraft eines Tractates von dem Tage des Abschlusses an bestehe, und daſs man in Hinsicht der Fälle, Wiedernahme betreffend, bloſs von Schiffen spreche, und nicht davon, ob sie auf dem Meere oder in einem Hafen, worin sie genommen waren, wieder genommen worden; daſs, da die Schiffe zur Adjudication nach England gingen, die Englischen Papiere, welche auf den Schiffen gefunden seyn mögten, unwesentlich wären, und die Französischen Prisenrechtsgrundsätze auf Recapturfälle nicht angewandt

werden könnten, weil sonst nie ein Wiedernahmefall existiren würde. *)

Dennoch wurden die Schiffe in allen Instanzen condemnirt, und der Advocat, der die Wahrheit gesagt, wurde suspendirt.

Ein milderes System hat sich seit Errichtung des jetzigen Prisenconseils ausgebildet. Ein Französisches oder alliirtes Schiff, welches keine 24 Stunden im Besitz des Feindes gewesen ist, bezahlt $\frac{1}{30}$ Theil des wiedergenommenen Eigenthums, wenn es durch ein Staatsschiff in dieser Zeit befreit wird, nach dieser Zeit $\frac{1}{10}$ des Eigenthums. Ein Privatkaper erhält in dem ersten Falle $\frac{1}{5}$, in dem zweiten Falle das ganze wiedergenommene Eigenthum. Geschieht die Wiedernahme durch ein Schiff, welches nicht für den Krieg bewaffnet ist: so fällt das wiedergenommene Eigenthum dem Staate anheim. **) Geschieht die Befreiung durch die eigene Mannschaft: so wird Berglohn erkannt, ohne Rücksicht auf die Zeit des feindlichen Besitzes, weil es gefährlich seyn würde, der wiedernehmenden Mannschaft das Eigenthum zuzuerkennen, indem sie solches lässig in der Behauptung desselben für die Eigenthümer machen würde. Wenn ein Schiff ohne Wiedernahme von dem Feinde, Stürme

*) von Hennings Sammlung von Staatsschriften. 2ter Band, pag. 232.

**) Règlement du 2 Praireal an XI. Art. 54.

oder anderer Zufälle halber, verlassen wird: so fällt es den Eigenthümern wieder zu, ohne Rücksicht auf 24stündigen Besitz. *) Das Französische Schiff Assomption, Capitain Curatini, war von Englischen Schiffen genommen. Die darauf gelassenen Matrosen baten, bei Corsica ans Land gesetzt zu werden, und vereinigten sich mit 3 am Lande getroffenen Bewaffneten, die sie in Sold nahmen, das Schiff wieder zu nehmen, welches auch gelang. Das Prisen-Conseil erkannte ihnen im Jahre 11 der Französischen Republik außer ihrer Gage ein Drittheil des wiedergenommenen Eigenthums zu.

Nach eben dem Grundsatz wurde von dem Conseil die Sache des Französischen Schiffes, L'aimable Agathe, welches von der Mannschaft wiedergenommen war, entschieden.

Das Schiff François, Capitain Couchard, kam von dem Fischfang auf den Bänken von Terre neuve, nachdem der Amiener Friede unterbrochen war, zurück, und wurde von einem Engländer genommen. Der Steuermann und ein Junge blieben am Borde. Ersterer tödtete den Englischen Prisenmeister und bemächtigte sich des Schiffes. Bei dem Prisenconseil bestand er nachmals für sich und seinen Cameraden auf die Zuerkennung des ganzen Schiffes, weil er diesen Fall einer Wiedernahme durch Privatkaper nach Ablauf von

*) Ord. de la marine, Art. 9.

24 Stunden gleichgeschätzt haben wollte. Das Gericht aber hielt den Fall für einen derjenigen, die gesetzlich durch zufällige Ursachen der Befreiung bezeichnet werden, und in Rüchsicht der Meinung von Emérigon und Valin und der obigen beiden Entscheidungen erkannte es den 7ten Vendemiaire im Jahre 12 der Franz. Republ. die Zurückgabe gegen Berglohn, den es hier nach der Regel, quantum meruit, auf die Hälfte bestimmte, nachdem es vorher $\frac{1}{5}$ des Fanges, welcher der ganzen Epuipage gehörte, von der Theilung ausnahm.

Neutrales Eigenthum geben die Franzosen in der Regel jetzt ohne Berglohn zurück. Herr Portalis, der vorige Präsident des Prisenconseils, entwickelte darüber die Grundsätze des Prisenconseils (von welchen wir wünschen, daſs sie allgemein adoptirt würden,) in der Entscheidung über das Amerikanis. Schiff Statira.

Was die fremden, angeblich neutralen Schiffe betrifft, sagte er, welche entweder von einem Regierungsschiffe oder einem Privatkaper dem Feinde wieder abgenommen werden: so erlangt man auf selbige kein Recht durch die bloſse Wiedernahme. Alle Französische Gesetze handeln bloſs von der Wiedernahme eines Französischen Schiffes durch ein anderes Französisches Schiff. Sie beziehen sich schlechterdings nicht auf den Fall, in welchem ein fremdes, angeblich neutrales Schiff dem Feinde durch ein Französisches Schiff wieder abgenommen wird. In Folge des Völkerrechtes muſs ein

neutrales Schiff von allen Völkern respectirt werden. Wenn es von einer der kriegführenden Partheien unterdrückt wird, so giebt dies keinen Grund ab, dafs die anderen sich zu Genossen dieser Unterdrückung machen dürfen, und deshalb auctorisirt sind, dieselben zu ihrem Vortheil ausschlagen zu lassen. Demnach mufs ein fremdes, angeblich neutrales Schiff, welches durch Franzosen dem Feinde abgenommen wurde, wenn die Neutralität desselben constirt, wieder freigegeben werden. Bis zu der Sentenz, durch welche das als neutral segelnde Schiff confiscirt wird, verliert dasselbe weder seinen Charakter, noch seine Rechte. Nach dem Anhalten kann es seine Freiheit auch wieder erlangen; die Frage der Neutralität ist immer res integra. — Es gab Schiff und Ladung ohne Berglohn frei. *) Das Conseil bezog sich auf diesen Fall in der Entscheidung eines ähnlichen Falles, betreffend das Amerikanische Schiff Kitty, Capitain Carter, in seiner Freigabe vom 20sten Thermidor des Jahres 8 der Franz. Republ. **)

In früheren Entscheidungen hat schon das Französische Prisengericht die Grundsätze in einzelnen Fällen befolgt, neutrales, wiedergenommenes Eigenthum, ohne Rücksicht darauf, welches Schicksal es beim Feinde gehabt haben würde, freizugeben, da dies Recht an sich, und da es überdies in der That schwierig ist, bestimmt die gerichtlichen Grundsätze des feindlichen Landes zu

*) Handbuch des practischen Seerechtes. 2ter Theil, pag. 542.

**) l. c. pag. 544.

erfahren. Das neutrale Holländische Schiff, Admiral Ruyter, war von Franzosen nach St. Domingo befrachtet, wurde durch den Englischen Kaper Boyne genommen, und durch den Französischen Kaper Maréchal de Belleisle wiedergenommen. Dieser verlangte aus dem Grunde, weil der Feind das Schiff sicher condemnirt haben würde, das wiedergenommene Schiff zugesprochen. Dies wurde aberkannt den 7ten April 1759, und diese Entscheidung in der Appellations-Instanz bestätiget. *)

In Hinsicht seiner Alliirten hat Frankreich in neueren Zeiten das Vergeltungsrecht ausgeübt. Die Spanischen Schiffe Santo Antonio y Animas und Inesperado, wurden dem Feinde nach 24stündigem Besitz von einem Französischen Kaper wieder abgenommen. Der Spanischen Regel wegen wurden sie den 27sten Pluviose im Jahre 9 der Französischen Republik von dem Prisenconseil dem Wiedernehmer zuerkannt. Gleiches Schicksal hatte die in einer ähnlichen Lage sich befindende Spanische Ladung des Schwedischen Schiffes Thalia, den 17ten Germinal im Jahre 9 der Fr. Rep. **)

In England soll, nach dem Statute 33 Georg Cap. 42, von allem vor einer legalen Condemnation wiedergenommenen Brittischen Eigenthum an Staatsschiffe $\frac{1}{8}$, an Privatkriegsschiffe oder andere Schiffe und

*) Valin Traité des prises. Pag. 91.

**) Handbuch 2. — 551.

Böte ⅛ bezahlt werden, und bei einer gemeinschaftlichen Wegnahme durch Staats- und Privatschiffe derjenige BergLohn, den das Admiralitätsgericht bestimmt. Sind die von dem Feinde genommenen Schiffe in Kriegsschiffe verwandelt, und werden wiedergenommen: so fallen sie den Captoren gänzlich zu. *)

Selbst wenn das Schiff auch nachmals nur auf Kaufmanns-Reisen fährt, so wird es bei einer Recaptur nicht gegen Berglohn zurückgegeben, sondern verbleibt dem Recaptor. So wurde entschieden in dem Falle L'Active, Capitain Lorial. **)

Aber das bloſse Senden bewaffneter Menschen an Bord eines genommenen, bei der Wegnahme schon bewaffneten Schiffes, und das Gebrauchen desselben zum Kreuzen, ohne Commisbrief, macht es nicht zu einem Kriegsschiffe. ***)

In dem Falle des von Montevideo nach Havre de Grace bestimmten Amerikanischen Schiffes, Resolution, Capitain Shapleigh, ****) hatte der mit einem Kaperbriefe versehene Englische Ostindienfahrer Mary, 2 Mann an Bord des Schiffes gesetzt, um es mit Consens des Capitains nach England als Prise zu bringen.

*) Browne 2. — pag. 271.

**) Edwards Reports 1. — pag. 185.

***) Robinson 6. — pag. 320.

****) l. c. pag. 23.

Späterhin kam noch ein anderer Engländer und setzte auch einen Prisenmeister an Bord. Wie die Prise in Lat. 41 N. Long. 17 W. war, traf sie das Englische Kriegsschiff Picle, und bat sich Assistenz aus, weil die Amerikaner intendirten, nach Havre zu gehen. Das Kriegsschiff besetzte die Prise hinlänglich, und der Prisenmeister der Mary wurde, so wie er in England kam, gepreſst. Das Kriegsschiff und der Amerikanische Capitain stellten die Sache so vor, als wenn die Leute der Mary nur an Bord gesandt wären, um, im Falle ein anderer Engländer das Schiff nehmen würde, einen Antheil in der Prise zu reclamiren. Sir W^m. Scott aber hielt die Leute der Mary für die eigentlichen Captoren, und entschied den 4ten April 1805: daſs dem Kriegsschiffe nur Berglohn für Assistenz zukomme, den er von einem Eigenthum von Pfd. 1100 auf Pfd. 200 Sterl. bestimmte.

Das Englische Schiff Hinchinbrook ankerte an der Auſsenseite einer Convoy, ward durch einen Sturm in See getrieben, und den Tag darauf durch ein feindliches Schiff genommen, welches dem convoyirenden Schiffe überlegen war und dasselbe abschlug. Dieses nahm dessenungeachtet nachmals den Hinchinbrook wieder und verlangte Berglohn, welcher ihm in der Admiralität abgeschlagen, in dem Appellationsgerichte aber den 28sten Januar 1786 zuerkannt wurde. *)

*) Robinson 5. pag. 316.

Das Englische Schiff Fortuna, Capit. Gerrits, war mit einer Französischen Ladung am Borde dem Feinde abgenommen. Es wurde dem Nehmer den 28. Octbr. 1801 ein Sechstel Berglohn von dem Schiffe und dem Belauf der ganzen, aber unbeträchtlichen Ladung, zugesprochen. *)

Das Englische Kriegsschiff Niobe begleitete eine Convoy von Zante nach London. In dem Canal von Cephalonia und Ithaca befiel die Convoy eine Windstille. Ein feindliches Kaperboot kam heraus, und besetzte das Englische Schiff Wight, Capitain Ford, in der Convoy; nahm den Capitain vom Borde und die Prise ins Schlepptau. Dies geschah im Angesicht des convoyirenden Schiffes, welches seine Böte aussetzte und die Prise und den Kaper nahm, wofür es Berglohn verlangte, welchen der Wiedergenommene verweigerte, weil die That mehr eine Assistenzhandlung als eine Wiedernahme sey. Sir Wm. Scott erkannte auf die Auctorität des vorigen Falles den 30sten Novbr. 1804 Berglohn. **)

Das Schiff Dorothy Foster, Capit. Sowden, ging von Savannah del Mare in Jamaica nach Bluefields auf derselben Insel, um sich mit der Convoy, die von dort nach England ging, zu vereinigen, und wurde auf dem Wege dahin von einem Franzosen genommen.

*) Robinson 4. — pag. 78.

**) l. c. 5. — 316.

Eine Sloop wollte dem Schiffe zu Hülfe kommen. Leute am Lande warfen sich in ein Boot und ruderten nach der Prise, wodurch die Franzosen veranlaſst wurden, dieselbe zu verlassen. Der Sloop wurde Bergl ohn aberkannt, und da die Eigenthümer den wirklichen Bergern den Bergl ohn von der Fracht verweigerten, weil die eigentliche Reise erst mit der Convoy angehoben haben würde: so erkannte Sir W. Scott denoch auf Bergl ohn von der Fracht, den 24sten July 1805, indem er sagte: „Wenn das Gericht Bergl ohn von der Fracht erkannte, so separirte es nicht die kleinen Theile der Reise. Die Frage ist nur: Ob die Fracht zu laufen anfing? Wenn dies der Fall war, und nachmals die Reise vollendet wurde: so wird die ganze Fracht in die Schätzung des Eigenthums eingeschlossen, von welchem Bergl ohn gegeben wird. War das Schiff nun in Bewegung gesetzt, um Fracht zu erndten? Hatte es seine Reise angefangen? Es war nach Bluefields gesegelt. Wenn es auch die Pflicht hatte, Convoy zu suchen: so war es doch, welches seine eigene Reise betrifft, in itinere." Schiff, Ladung und Fracht wurden auf Pfd. 25000 Sterl. geschätzt und davon Bergl ohn zuerkannt. *)

In der Sache Progreſs wurde in den wichtigen Oporto-Recapturfällen Bergl ohn von Hin- und Herfracht nach demselben Princip erkannt. **)

*) Robinson 6. — pag. 88.

**) Edward, pag. 210.

In dem Falle John und Exeter, beide Kollier, war das erste Schiff von dem Feinde besetzt, das zweite kam darüber zu, zog die Aufmerksamkeit des Feindes auf sich, der es verfolgte und dabei in die Luft flog. Der zweite Kollier verlangte Berglohn von dem ersten. Weil auch nicht einmal das Verdienst einer Intention vorhanden war, wurde er aberkannt.

Das Englische Schiff Edward and Mary, Capitain Tilly, war durch einen Sturm von seiner Convoy abgekommen, hatte vor einem Französischen Lugger beidrehen müssen, der dem Capitain zurief: daſs er ein Boot an Bord senden wolle, sobald der Sturm nachlieſse. Die Englische Fregatte kam darüber zu, jagte und nahm den Lugger. Die Prise suchte indeſs die Convoy wieder und kam glücklich in ihrem Bestimmungshafen an. Sir W^m. Scott nahm an, daſs die Edward and Mary unter Herrschaft der Feinde gewesen sey, und erkannte den des obigen Präjudicats wegen verweigerten Berglohn der Arethusa zu.

Das Schiff Trelawney hatte im May 1799 an der Küste von Angola 85 Sklaven eingenommen, die sich der Waffen bemächtigten, 2 von der Schiffsmannschaft verwundeten, während daſs der Capitain und die übrige Mannschaft aus den Cajütfenstern in 2 Böten entflohen und nach dem Englischen Schiffe Lord Nelson, welches eine halbe Schiffstaulänge davon lag, ruderten. Der Capitain dieses Schiffes, Kendal, nahm den Capitain und den Wundarzt aus dem Boote, zwang

die anderen Leute der Trelawney, in ihrem Boote zu bleiben, und beschofs die Sklaven mit seinem schweren Geschütz. Er sandte hierauf 30 seiner eigenen Leute an Bord von ihnen und zwang $\frac{1}{4}$ Stunde vor der Dämpfung des Aufruhrs die eigene Mannschaft der Trelawney, mit ihm an Bord zurückzukehren. Er unterjochte durch diese Maafsregel die Sklaven. Die Eigenthümer der Trelawney verweigerten unter allerlei Anführungen Berglohn, namentlich weil Sklavenschiffe in der Lage wären, sich einander beistehen zu müssen, und was dem einen heute widerführe, er morgen dem andern leisten könne. Dieses Punctes wegen hielt Sir W. Scott den Fall nicht für eine vollkommene Wiedernahme von Seeräubern, und erkannte den 19ten März 1802 von Pfd. 10,000, wozu Schiff, Ladung und Fracht taxirt wurden, nur $\frac{1}{10}$ Berglohn, unter Erstattung der Kosten der Berger. *)

Ein bewaffnetes Amerikanisches Schiff jagte einem Französischen Kaper das Englische, von ihm genommene Schiff, the good Intent, ab. Er verlangte in der Englischen Admiralität Berglohn. Da kein Widerstand von Seiten der Franzosen gemacht war: so wurde $\frac{1}{6}$ Berglohn dem bewaffneten fremden Schiffe zugestanden. **)

Die Mathilda, ein Englisches Cartelschiff, welches mit Französischen Gefangenen von Pondichery

*) Robinson 4. — pag. 229.

**) l. c. pag. 286.

kam, lief beim Kap an. Es fand daselbst die Mannschaft des Englischen Schiffes Mary, Capitain Folger, welches, unbekannt mit dem Kriege, dort aus der Süd-See eingelaufen war. Der Capitain des Cartels bat sich diese Mannschaft aus, um auf seinem Cartelschiffe zu dienen, und verband sich, daſs sie in England gegen Holländische Gefangene ausgewechselt werden sollte, womit die Mannschaft sehr zufrieden war. Kaum war sie am Borde der Mathilda, wie sie sich mit den Böten derselben ihres Schiffes Mary bemächtigte und damit nach St. Helena segelte. Der Gouverneur arretirte sie und sandte sie zur Adjudication nach England. Hier forderte der Eigenthümer der Mary sein Schiff gegen Bergolhn, die Mannschaft Berglohn, und die Regierung das Schiff für die Holländer zurück. Sir Wm. Scott erkannte den 26sten Novbr. 1804 das Letztere.*)

Das Englische Schiff, the good Friends, Capitain M'Dougal, wurde auf einer Reise von Philadelphia nach London von den Franzosen 1798 genommen, von den Personen am Borde wieder befreit und nach London gebracht. Unter der Mannschaft waren einige Engländer, welche bei der Admiralität um Berglohn citirten. Die Amerikaner lehnten die Entscheidung ab, weil Schiff und Ladung Amerikanisches Eigenthum, ein Theil der Ladung bereits gelöscht sey, und die Berger nach der Musterrolle zu der Schiffsmannschaft gehörten. Sir W. Scott aber hielt in seiner Entscheidung vom

*) Robinson 5. — pag. 200.

19ten März 1799 das Gericht für competent, weil die Reise in London sich endigte, die Engländer in London von dem Schiffe abgingen, Berglohnsforderungen überdies völkerrechtliche Rechtsfragen sind, der Anspruch auch auf die geborgene Sache oder einen Theil davon geht (das Verfahren in rem sey), und weil in Prisensachen das ans Land Bringen die Jurisdiction nicht sistire. Bei den damaligen ungewissen Verhältnissen zwischen Amerika und Frankreich erkannte der Richter dasjenige, welches die Assecuradeure schon aufsergerichtlich dem Capitain bestimmt hatten, einem Engländer zu, der als Steuermann auf der Musterrolle stand, von dem das Gericht aber als erwiesen annahm, dafs er Passagier am Borde gewesen sey, nämlich seine Kosten und Pfd. 1250 Sterling, welches 5 Procent von dem Werthe des Eigenthums ausmachte, und den andern Engländern, so wie denjenigen Amerikanischen Matrosen, welche sich bei dem Gerichte meldeten, jedem Pfd. 300 und ihre Kosten. *)

Der Amerikanische, von Franzosen genommene Schiffscapitain Burger, kaufte das gleich darauf in Ballast genommene Englische Schiff Henry, welches der Kaper verbrennen wollte, für Pfd. 900, und ward hierauf mit seinen Leuten und den Engländern an dieses Schiff gesetzt, womit er nach Milford versegelte, aber nach Crookhaven in Irland kam, woselbst ein Brittischer Officier sich des Schiffes bemächtigte. Die

*) Robinson I. — pag. 271.

Englischen Eigner verweigerten den Ersatz der Pfund 900 Sterl. und Bergiohn an den Amerikaner. Sir W. Scott aber erkannte ihm aufser seinen Pfd. 900, $\frac{1}{7}$ von dem nachbleibenden Eigenthum als Berglohn zu, nämlich Pfd. 300, und gab dem Brittischen Officier aufser seinen Kosten Pfd. 30 Sterling, da er wegen der verdächtigen Umstände als berechtiget erkannt wurde, das Schiff angehalten zu haben. *)

Das Amerikanische Schiff, The Walker, Capitain Clark, war auf einer Reise von London nach Newyork genommen. Der Capitain und mehrere Passagiere übermannten den Prisenmeister und seine Leute. Mehrere Stunden nachher kam das Englische Kriegsschiff Crocodil, nahm die Franzosen heraus und brachte das Schiff nach Halifax. Dr. Croke sprach den ursprünglichen Bergern $\frac{1}{6}$ Berglohn zu, den Engländern aber nichts. **)

Das Amerikanische Schiff Abigail, Capit. Johnson, kam von Liverpool mit einer Licenz während des Krieges, und war nach Norfolk in Virginien bestimmt. Ein Amerikanischer Kaper nahm es, und hierauf ein Engländer, der Berglohn verlangte, weil das Schiff, seinem Vorgeben nach, wegen eines Bruches der Nonintercourse-Acte würde in Amerika confiscirt worden seyn.

*) Edward 2. — pag. 197.

**) Stewart, pag. 195.

„Unter der Voraussetzung, daſs das Schiff würde in Amerika confiscirt worden seyn, wäre die Lage der Sache diese: Eigenthum eines Amerikanischen Bürgers, welches im Augenblick der Verletzung der Gesetze seines eigenen Landes, von einer gesetzlichen Auctorität desselben Landes, Behuf der verwirkten Strafe angehalten ward, wird von einem Brittischen Schiffe befreiet. Ich sehe nicht ein, wie ein Fremder gerechtfertiget werden kann, wenn er sich auf diese Weise zwischen die Gesetze und den Unterthan eines anderen Staates stellt, und noch weniger, auf welche Weise er dafür eine Belohnung fordern kann. Sie hatten es mit sich abzumachen. Es war von Wirkungen ihrer Landesgesetze die Rede, zu denen die Parthei selbst ihre indirecte Einwilligung durch die Constitution ihres Landes gegeben hatte. Die Wirkung der Gesetze eines Landes zu verhindern und accessorisch bei der Verletzung derselben zu werden, ist, wenn auch keine unmoralische und unzurechtfertigende Handlung, doch keine Handlung von solcher moralischer und gesetzlicher Verdienstlichkeit, daſs sie zu der directen Sanction eines Tribunals berechtiget seyn könnte, welches allgemeine Grundsätze der Gerechtigkeit und der Billigkeit zum Leitstern hat. Der Zustand der Feindseligkeit kömmt hier gar nicht in Betrachtung, weil er sich gar nicht auf die inneren Einrichtungen des feindlichen Landes bezieht, die keinen Gegenstand von irgend einer Kriegsoperation abgeben. Zwar kann dieses Gericht nicht die Gesetze eines fremden Landes erzwingen.

Allein es ist ein wesentlicher Unterschied dazwischen, sie zu vollziehen, oder eine Belohnung für die Verhinderung ihrer Wirksamkeit zuzustehen. Wenn ein Englisches Schiff im Acte des Zollbetrugs (Smugglens) von einem Englischen Zollbeamten angehalten wäre und von einem Fremden befreiet würde, könnte irgend ein Gericht in einem civilisirten Lande gedacht werden, welches Berglohn für eine solche Befreiung zugestehen würde? In jenem Falle wie in diesem mag der Dienst nützlich für den Befreieten gewesen seyn, aber er würde nie von der Natur seyn, den Grund zu legen, eine gerichtliche Belohnung dafür fordern zu können." *)

Von denjenigen Englischen Schiffen, welche die Französischen Consuln in dem neutralen Norwegen oder in anderen neutralen Ländern condemnirt haben, nehmen die Engländer an, daſs das Eigenthumsrecht der alten Eigenthümer nicht erloschen sey, und daſs sie solche, im Falle sie in England zur Untersuchung eingebracht werden, von dem Nehmer gegen Berglohn, oder wenn sie anderweitig in einer Englischen Besitzung anlangten, von dem dritten Besitzer gegen Bezahlung der Reparatur vindiciren könnten. Es sind darüber in den früheren Capiteln die vornehmsten Englischen Entscheidungen berührt.

Das Englische Schiff Victorina war nach Ponteveira in Spanien aufgebracht, in Paris condemnirt.

*) Stewards Reports, pag. 365.

als Französisches Eigenthum von der Junta in Gallizien angehalten, von dieser an Alliirte Englands verkauft und von dem ursprünglichen Englischen Eigenthümer vindicirt. — Aberkannt. *)

Das Portugiesische Schiff Pensamento, Capit. Felix, war von Engländern aus dem Spanischen Hafen Moros genommen, in welchen Franzosen eingerückt waren, die sich noch in der Nähe befanden, und denen die Einwohner sich geneigt bezeigt hatten. Es wurde militairischer Berglohn, nämlich $\frac{1}{8}$ des Eigenthums, den 11ten July 1809 erkannt. **)

In dem berühmten Falle, das Spanische Register-Schiff St. Jago betreffend, verweigerte Sir J. Marriott, das wiedergenommene alliirte Spanische Eigenthum nach der Brittischen Regel gegen Berglohn freizugeben, wofern Spanien sich nicht reversiren wollte, alles Brittische Eigenthum, welches durch Spanische Kreuzer wiedergenommen wäre, gegen einen ähnlichen Berglohn herausgeben und für die Zukunft alles wiedergenommene Brittische Eigenthum zurückgeben zu wollen. In Entstehung dessen sollte der St. Jago und seine Ladung den Captoren nach der Spanischen Regel als gute Prise zufallen. ***)

*) Edward I. — pag. 97.

**) l. c. pag. 115.

***) v. Martens Erzählung merkwürdiger Fälle, 2ter Band, pag. 257.

In der Appellations-Instanz aber ward, auf den Beweis, dafs Spanien zur Zeit der Aufbringung des St. Jago Brittisches wiedergenommenes Eigenthum nach 24stündigem feindlichen Besitz condemnirt habe, die Sentenz den 28sten Januar 1795 verändert, und das Eigenthum ging für Spanien verloren. *)

Das in diesem Falle ausgeübte Vergeltungsrecht, welches schon nach den Notizen eines früheren Admiralitätsrichters, Sir E. Simpson, angewandt gewesen war, **) kam vorzüglich in dem Falle der Santa Crux, Capitain Picoa, zur Sprache. Dies Portugiesische Register-Schiff war den 1sten August 1796 von einem Franzosen genommen und den 28sten August selbigen Jahres von einem Engländer wiedergenommen. In Portugal hatte man nach einem alten Gesetz von 1704 im December 1796 die Regel, dafs 24stündiger feindlicher Besitz das Eigenthumsrecht der alten Eigenthümer erlösche, auf Englisches Eigenthum gesetzlich angewandt. Man hatte einige Zeit vorher in Hinsicht zweier Englischer Schiffe, the Endeavour, und the Anne, welche von Franzosen mit einer Menge anderer Portugiesischer und Englischer Schiffe genommen und von Portugiesen wiedergenommen waren, welche sie nach Portugal brachten, in Portugal rücksichtlich der Regel des 24stündigen feindlichen Besitzes, den Englischen Eigenthümern gerichtlich ihr reclamirtes

*) Robinson I. — pag. 50.

**) l. c. pag. 63.

Eigenthum aberkannt. Dies wurde von den Captoren der Santa Crux zur Sprache gebracht. — Sir Wm. Scott condemnirte hierauf in einer Entscheidung über dies und über andere Portugiesische Schiffe das mehrste wiedergenommene Portugiesische Eigenthum den 7ten December 1798. Er sagte dabei die oben, pag. 552, angeführten Worte.

In dem Falle Principe de la paix, war in einem Brittischen Packetboote Geld, welches Portugiesen zugehörte, von einem Spanier genommen worden. Es wurde dem Brittischen Wiedernehmer desselben den 22. April 1800 der gewöhnliche Berglohn zuerkannt. *)

Jetzt haben Spanien und England einen Tractat gemacht, gegen Berglohn wiedergenommenes Eigenthum restituiren zu wollen. Dem zu Folge ward das Schiff San Francisco, Capitain Da Paula, gegen $\frac{1}{8}$ Berglohn zurückgegeben. **)

Man hatte, so wie jetzt in Frankreich, in England den Grundsatz aufgestellt, daſs von neutralem, dem Feinde in See abgenommenem Eigenthume, in der Regel kein Berglohn zu bezahlen sey. In dem Falle des Schwedischen Schiffes Waronskan, Capit. Biedumpel, wurde von Sir W. Scott den 26sten Octbr. 1799 aus der Behauptung, daſs damals Frankreich noch nach revolutionairen Grundsätzen entscheide, dem Brittischen Wiedernehmer Berglohn zuerkannt. ***)

*) Robinson 6. — pag. 105.

**) Edward 1. — pag. 279.

***) Handbuch des practischen Seerechtes. 2. — 525.

Das Russische Schiff Eleonora Catharina, Capit. Kreagh, wurde auf einer Reise von Archangel nach London von einem Franzosen genommen und durch einen Engländer wiedergenommen. Man verweigerte den Berglohn, weil in Frankreich seit Errichtung des Prisenconseils ein regelmäfsiges Verfahren eingetreten sey. Er wurde aber erkannt, (als Ausnahme von der allgemeinen Regel,) weil die Franzosen, der contrebanden Beschaffenheit der Ladung und der bei der Anhaltung obwaltenden politischen Umstände wegen, sicher Schiff und Ladung würden condemnirt haben. *)

In dem Recapturfall des Spanischen, von Montevideo nach London bestimmten Schiffes Charlotte, welches von einem Engländer genommen, von einem Franzosen wiedergenommen war, und hierauf zum 2ten Male einem Brittischen Kreuzer in die Hände fiel, wurde den 13ten December 1803 (folglich in dem Kriege nach dem Amiener Frieden) die Regel in Hinsicht der Französischen Fälle dahin modificirt, dafs bei Wiedernahme von neutralem Eigenthum, Berglohn im Allgemeinen nicht fällig seyn sollte, wofern es nicht durch Reglements oder aus der bekannten Praxis der Feinde (sehr präjudicirlich für die Neutralen) dargethan werden könnte, dafs das wiedergenommene Eigenthum von dem Prisengerichte des Feindes condemnirt worden wäre. **)

Bei der Verhandlung über dieses Schiff beriefen sich die Reclamanten hauptsächlich auf den Fall des

*) Handbuch 2. — 528.

**) Robinson 5. — pag. 54.

Schiffes, de jonge Lambert. Dies war ein Holländisches, mit Baumwolle nach Amsterdam gehendes, von einem Französischen Kaper 1744 genommenes, und nach 3tägigem Besitz von einem Engländer wiedergenommenes Schiff. Das Appellationsgericht erkannte es frei, und eine von demselben angeordnete Commission that den Ausspruch, daſs kein Berglohn in dem Falle zu bezahlen sey. Die Holländer hatten sich bei der Verhandlung auf zwey Fälle berufen, in welchen in Holland Englisches, wiedergenommenes Eigenthum, ohne Berglohn restituirt war.

Das Englische Schiff Handmaid, war 1664 den Algierern durch Holländer wieder abgenommen, und unter Versicherung der Reciprocität ohne Berglohn restituirt. Dieses geschah auch auf eine solche Versicherung von dem Englischen Gesandten, Lord Temple, 1676, in Hinsicht der den Franzosen durch die Holländer wieder abgenommenen Schiffe Thomas und John.

Das Amerikanische Schiff Huntreſs, Capitain Stinzon, war von der Amerikanischen Regierung befrachtet, ihrer Escadre in der Mittelländischen See Kriegsvorrath zu bringen, und, um sie aufzusuchen, nach Malta und Syracus bestimmt. Es wurde von einem Spanier genommen und von einem Engländer wiedergenommen, der Berglohn verlangte, welcher ihm aber den 12ten September 1805 bis auf seine Kosten aberkannt wurde, weil man angenommen hatte, daſs die Spanier das Schiff nicht würden condemnirt haben. *)

*) Robinson 6. — pag. 104.

Jure retalionis wurde von den Lords of appeal im May 1803, in dem Falle dieses wiedergenommenen Amerikanischen Schiffes, der Berglohn nach der Congreſs-Acte vom 2ten May 1799 erkannt. *)

Wie Bonaparte Groſsbrittanien in Blockadestand erklärt hatte, verlangten die Engländer Berglohn für wiedergenommene neutrale Schiffe. Die ersten waren die Dänischen Schiffe Familien und Emanuel, deren Entscheidung den 11ten Juny 1807 vorkam. Das Dänische Commerz-Collegium bezeugte den Reclamanten, daſs, officiellen Nachrichten zu Folge, bis den 19ten December 1806 in den Französischen Prisengesetzen keine Aenderung gemacht sey, und daſs daher bis zu dem besagten Dato Französische Kreuzer nicht auctorisirt gewesen wären, Schiffe in See anzuhalten und aufzubringen, bloſs weil sie nach England bestimmt waren. Dessen ungeachtet wurde Berglohn erkannt. In dem Falle des Amerikanischen, von einem Spanier genommenen und von einem Engländer wiedergenommenen Schiffes Samson, Capitain Stevens, bezeugten Amerikanische Auctoritäten etwas Aehnliches. Sir W. Scott erkannte aber Berglohn den 17. Aug. 1807.**)

Da in dem Kriege nach 1807 die Franzosen und Dänen Ursprungs-Certificate forderten: so wurde Amerikanisches, ihnen wieder abgenommenes Eigenthum, nur gegen Berglohn in England freigegeben. So erkannt in dem Falle Acteon, Capitain Mason. ***)

*) Robinson 6. — pag. 105.

**) l. c. pag. 420.

***) Edward 1. — pag. 154.

In der Congreſsacte vom 2ten May 1799 wurde festgesetzt: daſs von Amerikanischem und von Freundes Eigenthum, wenn es dem Feinde innerhalb 24 Stunden abgenommen würde, $\frac{1}{8}$, innerhalb 48 Stunden $\frac{1}{5}$, innerhalb 96 Stunden $\frac{1}{3}$, und nach dieser Zeit die Hälfte bezahlt werden sollte.

Die früheren Gesetze vom 25sten Juny 1798 und vom 9ten July 1798, hatten sich bloſs auf Amerikanisches Eigenthum bezogen, und die Bestimmung zwischen $\frac{1}{8}$ und der Hälfte der gerichtlichen Entscheidung nach der Regel, quantum meruit, überlassen.

Eine Congreſsacte vom 3ten May 1800 hat jetzt aber festgesetzt, daſs, wenn Amerikanisches Eigenthum, ehe es als Prise durch eine competente Auctorität condemnirt ist, von dem Feinde durch ein Staatskriegsschiff wiedergenommen würde, es $\frac{1}{8}$, wenn durch ein Privatkriegsschiff, $\frac{1}{6}$ Berglohn bezahlen sollte. Ist das wiedergenommene Schiff aber zum Kriege ausgerüstet worden, so ist der Berglohn die Hälfte. In Hinsicht der befreundeten Schiffe ist festgesetzt, daſs in Hinsicht von Amerikanischem Eigenthum die Regel, welche das Land, wohin das wiedergenommene Schiff gehört, befolgt, auf dasselbe angewandt werden soll, und wenn kein Gesetz oder Gebrauch existirt, die Regel von Amerika. *)

Im May 1797, nachdem die Santa Crux genommen war, widerrief Portugal seine Regel, daſs 24stündiger feindlicher Besitz das Eigenthum der Freunde dem

*) Robinson 6. — pag. 105.

Feinde übertrage, und stand den Kriegsschiffen $\frac{1}{8}$, den Privatschiffen $\frac{1}{5}$ für wiedergenommenes Eigenthum zu.*)

In dem Spanischen Prisenreglement vom 20sten Juny 1801 ist Artikel 38 festgesetzt, daſs, wenn es erhellt, daſs die wiedergenommenen alliirten Schiffe nicht für feindliche Rechnung beladen sind, sie den Alliirten für $\frac{1}{8}$ Berglohn an die Staatsschiffe, und für $\frac{1}{6}$ Berglohn an Privatkaper, zurückgegeben werden sollen, falls die Macht, welcher das wiedergenommene Schiff gehört, ein gleiches Benehmen gegen Spanien beobachtet, oder sich reversirt, es zu thun. Ein Spanisches Staatsschiff erhält nach dem 39sten Artikel des Gesetzes, nichts für die Wiedernahme eines Spanischen Schiffes; ein Privatkaper die Hälfte, wenn die Wiedernahme innerhalb 24 Stunden erfolgt, das Ganze, wenn sie nach Ablauf dieser Zeit erfolgt.

Wer in England bey Recapturfällen abandoniren will, muſs sehr vorsichtig seyn. In Betreff des in England wiedergenommenen Englischen Schiffes David und Rebecca, sagte Lord Mansfield in der Sache Goſs c. Withers: daſs, wenn die Reise verloren ginge, oder es nicht der Mühe werth sey, sie zu vollziehen, wenn der Berglohn sehr hoch, und auſser demselben noch fernere Kosten erforderlich wären, wenn der Versicherer sich auf keinen Fall anheischig machen wolle, die Kosten zu bezahlen, so könne der Versicherte ungeachtet einer Recaptur abandoniren. **)

*) Browne 2. — pag. 274. Lisboa L. 1. in Appendice.

**) Park, on insurance, pag. 150.

Man schloſs aus dieser Entscheidung, bei jeder Recaptur abandoniren zu können; weshalb Lord Mansfield in der Sache Hamilton c. Mendes die Befugniſs, bei Recapturfällen zu abandoniren, dem Versicherten dann absprach, wenn obige Regeln nicht vollkommen Anwendung finden, und wenn aus der Thatsache hervorgehen würde, daſs die Versicherten durch das Abandoniren einer solchen Situation von den Assecuradeuren bloſs zu gewinnen suchten. *)

Das Schwedische Seerecht setzt fest: Wer einem Schwedischen Schiffe, welches Schwedischen Unterthanen gehört, und von Feinden oder Räubern schon genommen war, zu Hülfe kommt, der soll von solchem wiedergenommenen Schiffe und Gute $\frac{2}{3}$ genieſsen, und das übrige $\frac{1}{3}$ den Eigenthümern zurückgegeben werden, es sey nun eine lange oder kurze Zeit in des Feindes Händen gewesen.

In dem Prisenreglement von dem 8ten July 1788 heiſst es im 5ten Art. §. 3: Von Schwedischen wiedergenommenen Schiffen ist dem Nehmer die Hälfte zuzusprechen und die andere Hälfte dem Eigenthümer.

In dem Dänischen Seerechte von Christian V. heiſst es: **) Wenn jemand, der ein wehrbares Schiff führt, von dem Feinde ein Dänisches Schiff, das 24 Stunden in des Feindes Gewalt gewesen, erobern mögte: so gehört die Prise ihm allein; kann aber je-

*) Park, on insurance, pag. 157.

**) 4. — 6. — 6.

mand sich dessen innerhalb solcher Zeit von dem Feinde wiederum bemächtigen: so hat er des halben Antheils, und der vorige Eigenthümer der andern Hälfte sich zu erfreuen.

In dem Kaperreglement vom 28sten März 1810 ist festgesetzt, daſs, wenn ein inländisches oder anderes in Hinsicht auf Groſsbrittanien feindliches Schiff, welches, nachdem es von dem Feinde genommen gewesen, demselben wieder abgenommen wird, dasselbe ohne Rücksicht, ob der feindliche Besitz 24 Stunden und darüber gedauert hat, dem Kaper $\frac{1}{7}$ von dem Werthe des wiedergenommenen Eigenthums geben soll. Geschieht die Wiedernahme aber in Hinsicht eines Schiffes, welches sowohl in Hinsicht Dänemarks, als in Hinsicht Englands neutral ist: so soll der Wiedernehmer für seine Gefahr und Mühe eine billige Belohnung nach Ermessen des Gerichtes genieſsen.

„Wenn man die Sache nach der Vernunft erwägen wollte: so sollte man alle Zeitunterschiede aufheben," sagt Bynkershoeck. „Statt dessen sollte man den Aufwand und die Mühe in Anschlag bringen, welche der Wiedernehmer anwandte, sollte die Gefahr erwägen, der er sich bei der Wiedernahme unterzog, sollte den Preis des wiedergenommenen Eigenthums berechnen, und Schiedsrichter sollten, allem diesem zu Folge, nicht mit karger, sondern, um Nacheiferung zu erregen, mit freigebiger Hand bestimmen, welcher Berglohn für Aufwand und Kosten dem Wiedernehmer zukomme."

„Glaubt man denn, daſs kein Unterschied darunter ist, ob mit groſser oder geringer, oder mit gar keiner Mühe die Wiedernahme geschah? ob der Kampf heiſs war oder nicht? Ob viel oder wenig dabei aufgegangen ist? Ob das Wiedergenommene von groſsem oder geringem Werthe war? Wenn man aber glaubt, daſs die Schätzung davon so ungewiſs sey, daſs langwierige Processe darüber entstehen würden: so bemerken wir, daſs auch über den wahren Werth des wiedergenommenen Eigenthums lange gestritten werden kann und oft lange gestritten ist."

„Man gebe, wenn man will, immerhin einen Theil, aber nicht nach Maaſsgabe der Zeit des feindlichen Besitzes, sondern nach Maaſsgabe der angewandten Mühe, so wie man auch bei andern wiedergenommenen Sachen auf die Mühe und den Aufwand zu achten pflegt."

Die Regel, daſs 24stündiger Besitz oder irgend eine Dauer des Besitzes vor Einbringung des zur See genommenen Eigenthums das Eigenthumsrecht der alten Eigenthümer präscribire, ist die widersinnigste, die sich denken läſst. Dagegen liegt es in der Billigkeit, daſs für wiedergenommenes Eigenthum Bergelohn dem Wiedernehmer zu bezahlen ist, wenn er Mühe und Gefahr gehabt hat, zur allgemeinen Aufmunterung der Wiedernahme. Der gesunden Vernunft nach sollte diese Regel sich aber auf die Wiedernahme von inländischem und alliirtem Eigenthum

beschränken. Denn, wenn der Feind ein in Hinsicht seines Staates neutrales Schiff angehalten hat, und es aufzubringen beabsichtiget: so thut er dies auf die Gefahr, in Schäden und Kosten verurtheilt zu werden. Welches Verdienst ergiebt sich nun für den Wiedernehmer, ein solches Schiff von seinem, nicht des Schiffes Feinde zu befreien? — Denkbarer Weise kein Verdienst. Die Engländer haben daher auch in den letzten Zeiten, wie bemerkt, als in der Regel, nur Berglohn für neutrales wiedergenommenes Eigenthum decretirt, wenn es erhellte, daſs das wiedergenommene Schiff, den feindlichen Gesetzen und Entscheidungen zu Folge, condemnirt worden wäre. Allein da der Feind eigentlich immer, der unterbrochenen Communication wegen, über dasjenige in Ungewiſsheit seyn muſs, welches zur Zeit, wenn er über ein wiedergenommenes Schiff eine Entscheidung fällt, bei seinem Feinde Rechtens ist: so sollte, wie das Französische Prisenconseil in den obbenannten Fällen Statira und Kitty dies auch that, nur allein von der Frage, neutral oder nicht neutral, bei der Aufbringung eines wiedergenommenen neutralen Schiffes die Rede seyn. Dadurch, daſs der Kriegführende das Recht hat, die Feinde vom Borde eines von ihm genommenen neutralen Schiffes wegzunehmen, hat er nicht das Recht, ein dergestalt wiedergenommenes Schiff aufzubringen, wenn er die Papiere in Ordnung, und alle Umstände nach seinen Gesetzen unverdächtig findet. Die Praxis ist dagegen; allein obiger Schluſs folgt aus den allgemeinen Grundsätzen

über die Rechte der Neutralität, und ein neutrales Schiff wird eigentlich dem Wiedernehmer schon dadurch unverdächtig, daſs sein Feind es hat aufbringen wollen, indem dadurch eine Collusion mit seiner Parthei wahrscheinlich wird. Diese Behauptung wird dadurch nicht geschwächt, daſs in einem Falle der ursprüngliche Captor, welcher sich in unzurechtfertigenden Besitz gesetzt, für die Unglücksfälle, die nach der Wiedernahme dem wiedergenommenen Eigenthum überkommen, zum Theil verantwortlich erklärt ist, weil dieser Grundsatz nicht allgemein ist, und auch sich nur auf wenige Fälle bezieht, in welchen der ursprüngliche Captor nicht durch irgend einen Grundsatz seines Landes in Hinsicht der Aufbringung Entschuldigungsgründe findet. Wenn auch der Wiedernehmer nie in mala fide und verantwortlich für den Zufall erachtet werden soll, ein neutrales wiedergenommenes Schiff zur Untersuchung aufgebracht zu haben: so sollte doch billig die Regel allgemein seyn, daſs kein Berglohn von neutralem wiedergenommenem Eigenthum bezahlt werden dürfte. Gesetzt, der Wiedernehmer hat bei der Wiedernahme Schaden gehabt, Leute verloren, so geht dies den Neutralen nichts an, denn dies sind Zufälle des Krieges im Aufsuchen des Feindes und des feindlichen Eigenthums. Der Berglohn für Wiedernahme sollte sich bloſs auf inländisches oder alliirtes Eigenthum beziehen, und da der Staat seinen Unterthanen, und gewissermaaſsen auch den Unterthanen der Alliirten Schutz schuldig ist: so sollte der Berglohn für das

durch Staatsschiffe wiedergenommene Eigenthum so geringe seyn, wie die Politik es in Hinsicht der Aufmunterung zur Wiedernahme (der einzige Grund für die Zuerkennung desselben) fordert. Frankreich, welches durch einen Brief des Seeministers verordnet hatte: dafs den Staatskriegsschiffen kein Berglohn bezahlt werden sollte, ist doch nachmals wieder darauf zurückgekommen, Berglohn zu bewilligen; aber es hat nur durch das Reglement vom 2ten Praireal im Jahre 11, (22sten May 1803) $\frac{1}{30}$ Antheil bewilligt. Zweckmäfsig scheint es uns zu seyn, nach dem Werthe des wiedergenommenen Eigenthums eine Stuffenfolge zu machen. In Hinsicht der Wiedernahme durch Privatschiffe sollte entweder die Regel Englands aufgestellt werden, oder die Erledigung der Fälle nach der Regel, quantum meruit, dem See-Gerichte überlassen seyn.

Register

über die

in diesem Werke angeführten

gerichtlichen Entscheidungen.

A.

Seite

Abby 674
Animus fraudandi.

Abby — Murphy . 598
Handel mit dem Feinde.

Abigail — Johnson . 832
Recaptur.

Acteon — Mason . 840
Recaptur.

Adelaide — Rose . 680
Blockadefall.

Adelphy 736
Embargo - Furcht.

Admiral Ruyter . . 823
Recaptur.

Adrian — Fitzpatrick 560
Fernerer Beweis - Fall.

Alert 631
National - Charakter von St. Domingo.

Alexander — Ages . 705
Blockade.

Alliance 557
Fernerer Beweis - Fall.

Altonaische Entscheid. über einen Streit zwischen Lieferanten und einem Bodmerei - Inhaber . . 14

Amedie 674
Neger, Contrebande.

America — Sherborne 367
Fracht.

Amies c. *Stevens* . . 312
Schaden beim Schiffbruch.

Ancres 589
See - Territorium.

Anderson c. *Pitcher* . 143
Convoyirung.

Angelique — Streng . 619
Consulat - Charakter.

Anna 368
Fracht.

Anna — Beer . . 432
Schiffspapiere.

Anna Catharina . . 609
Ankauf von feindlichen Regierungen.

Anna — Laporte . 586
See - Territorium.

Anna Magdalena . . 758
Hamb. Bergungsfall.

Anna Maria — Wolgenhagen 728
Licenz.

Anne Bicknel . . . 785
Recaptur.

Annemur 636
Küstenhandel.

Ann of Dundalck . 782
Civilbergung.

Antoinette 552
Französische Prisenrechtliche Grundsätze.

Antoinette — Möller . 431
Pièces de bord.

Apollo — Böttcher . 414
Connoissemente.

Apollo — Böttcher . 648
Contrebande.

Appleby c. *Pullock* . 256
Connoissement.

Argo — Smid . . . 437
Schiffspapiere.

Arnaud (*Essaussiere* c.) 474
Schadensersatz bei Uebersegelung.

Artoza c. *Smallpiece* . 366
Fracht.

Assomption 820
Recaptur.

Atalanta — Klein . 669
Depeschen.

Aubert 473
Schadensersatz bei Uebersegelung.

Aurora — Lindberg . 267
Connoissement.

B.

Bailie c. *Moudigliani* . 382
Fracht.

Ball (*Caldwell* c.) . 257
Connoissement.

Ball (*Mills* c.) . . 261
Connoissement.

Ballam (*Justin* c.) . 496
Schiffsschulden.

Barbara — Chegwig . 505
Havarie - Fall.

Barniston c. *Chapman* . 61
Mitrheder.

Baron c. *Sandford* . 232
Avertissement der Frachtfahrer.

Barsch (*Rosenberg* c.) 458
Schadensersatz bei Uebersegelung.

Beale c. *Thomson* . . 193
Matrosen - Gage bei Embargo.

Bernard (*Coggs* c.) . 289
Mieth- u. Fracht-Contract.

Bernardi c. *Motteaux* 440
Vernichtung vonPapieren.

Bernardiston (*Watkinson* c.) Schiffsschulden. 496

Bernon — *Dunn* . . 559 Fernerer Beweis-Fall.

Betsey — *Goodhue* . 684 Blockade-Fall.

Betsey — *Murphy* . 568 Schadensersatz.

Betty Cathcart — *Gillespie* Schiffsregister. 83

Betty Cathcart . . 548 Englische prisenrechtliche Grundsätze.

Blackburne (*Chinnery* c.) 518 Pactum antichreticum.

Blakey c. *Dickson* . 563 Fracht.

Blight c. *Page* . 397 Fracht.

Blom — *Olcott* . . 721 Licenz.

Bolletta — *Trumpey* 628 National-Charakter.

Bonneau c. *Fesquet* . 59 Mitrheder.

Bothlingk c. *Inglis* . 251 Connoissement.

Boucher c. *Lawson* . 230 Verantwortlichkeit.

Bouwenz c. *Jan Claes* 457 Schadensersatz bei Uebersegelung.

Bowers (*Fearon* c.) . 260 Connoissement.

Brandon c. *Curling* . 407 Brittis. Capturen in Assecuranz-Hinsicht.

Broderlust — *Sybrands* 627 National-Charakter.

Brothers — *Stylır* . . 219 Musterrolle.

Bruderliebe — *Fyn* . . 95 Schiffspaß.

Brutus 664 Schiffsverkauf an d. Feind.

Büttner c. *Lühring & Co.* Connoissements-Vorzug.

Buller c. *Fisher* . . 479 Uebersegelungsfall.

Busk c. *Fearon* . . 504 Havarie-Fall.

Buxton c. *Snee* . . 498 Havarie-Fall.

Byfield — *Forster* . 729 Licenz.

Byrne (*Patterson* c.) . 392 Fracht.

C.

Caldéenne — *Bonnecorse* 277 Connoissement.

Caldwell — *Ball* . . 257 Connoissement.

Calypso — *Schultz* . . 681 Blockade-Fall.

Calypso — *Speck* . . 557
Fernerer Beweis-Fall.

Carl — *Berlin* . . 722
Licenz.

Carl Walther — *Schmidt* 706
Blockade.

Carolina — *Hartmann* 557
Fernerer Beweis-Fall.

Carolina — *Nordquist* 574
Schadensersatz.

Carolina Wilhelmina — *Bradenahl* 95
Schiffsregister.

Caroline — *Doah* . 670
Depeschen.

Carter (*Hibbert* c.) . 257
Connoissement.

Carvy c. *Jervis* . . 492
Reparaturforderung.

Catharina Elisabeth — *Lagrange* 137
Widerstand.

Catharina Maria — *Brathering*
Licenz. 721

Catharina Maria — *Matsen* 760
Schwedis. Bergungsfall.

Chapman (*Barniston* c.) 61
Mitrheder.

Charlotte 734
Recaptur.

Charlotte 838
Recaptur.

Charlotte — *Focks* . 660
Kupferplatten.

Charlotte — *Kolzenberg* 661
Masten.

Charlotte Sophie — *Möller* 707
Blockade.

Charnock (*Moss* c.) . 82
Schiffsregister.

Child (*Cooker* c.) . . 330
Tonnenweise Befrachtung.

Chinnery c. *Blackburne* 518
Pactum antichreticum.

Chippenden (*Doo* c.) . 62
Mitrheder.

Christiansberg — *v. d. Weyde* 692
Blockade.

Citade de Lisboa — *Oleivera* 604
Neutralisation beym Schiffsverkauf.

Cleeve (*Victorin* c.) . 143
Convoyirung.

Cloberie (*Constable* c.) 306
Certepartie.

Cochrane c. *Retbergh* . 335
Liegegeld.

Coggs c. *Bernard* . . 289
Mieth- u. Fracht-Contract.

Colibri (*Notre Dame de Rosaire* c. den Kaper) 475
Schadensersatz.

Comet — *Mix* . . 710
Blockade.

Concessione (Polozk c.) 477
Schadensersatz bei Uebersegelung.

Concordia 619
Consulat-Charakter.

Concordia — Wiese . 422
Instructions - Verheimlichung.

Conferenzrath Baur . 641
Altona u. Hamburg, ein Hafen.

Conferenzrath Baur . 691
Blockade.

Constable c. *Cloberie* . 306
Certepartie.

Constance — Hinrichsen 97
Schiffsregister.

Constancia – Henricksen 616
Beabsichtigte Veränderung in transitu.

Constitution — Tate 670
Depeschen.

Cook c. *Jenkings* . . 384
Fracht.

Cooker c. *Child* . . 330
Tonnenweise Befrachtung.

Copenhagen — Mening 367, 383
Fracht.

Copenhagen — Mening 441
Beweiskraft der Papiere.

Cordix c. *Dimissy* . 300
Certepartie-Auslegung.

Cornelia — Roosen . 722
Licenz.

Cortissos 623
National-Charakter.

Cosmopolite 427
Licenz.

Courier — Erick . . 687
Blockade.

Cousine Mariane . . 724
Licenz.

Crawfurd (Parish c.) . 291
Schadensersatzgegenstand.

Curling (Brandon c.) 407
Brittis. Capturen in Assecuranz-Hinsicht.

Curling c. *Long* . . 388
Fracht.

D.

Da Costa c. *Newnham* 490
Engl. Havariefall.

Dale c. *Hall* . . . 310
Schade durch Mäuse.

Dale (Westerdale c.) . 82
Schiffsregister.

Damage c. *Jolliffe* . 290
Quarantaine-Güter.

Dankbarkeit 725
Licenz.

Dash 715
Bewaffnetes Schiff ohne Patent, Privateigenthum.

David & Rebecca . . 842
Recaptur.

Deborah — Luyk . . 722
Licenz.

Decotte 477
Schadensersatz.

de Coudray (Jalliard c.) 473
Schadensersatz.

Dede (Ehlers c.) . . 237
Connoissements-Vorzug.

De Graaf van Gothland 661
Masten.

de Jager (Gerckens c.) . 7
Bielfertigkeit.

De jonge Andreas . . 651
Butter, Contrebande.

De jonge Bastian — Steyting 782
Civilbergung.

De jonge Frederick . 652
Stockfisch, Contrebande.

De jonge Jacobus — Baumann 432
Schiffspapiere.

De jonge Jacobus — Baumann 786
Recaptur.

De jonge Jan 33
Schiffsvindication.

De jonge Jan — Ruyder 397
Fautfracht.

De jonge Johannes — Parlevliet 425
Licenz.

De jonge Lambert . . 839
Recaptur.

De jonge Petronella — Kens 681
Blockade.

de la Torre (Marshall c.) 346
Liegegeld.

Der dankbare Afrikaner — Smit 611
Feindlich abgeladen.

Der junge Tobias — Hilcken 647
Contrebande.

Der Mohr — Helmer 570
Schadensersatz.

Der neue Adler — Nielsen 274
Identität der Güter.

Der ringende Jacob — Kreplin 646
Eisen.

Desilon (Smith c.) . . 62
Mitrheder.

Der glückliche Peter . 33
Schiffsvindication.

De twee Gebroeders — Nordholt 580
See-Territorium.

Diana 551
Liberale Aeusserung bei Seenoth.

Diana — Rake . . 628
National-Character.

Diana — Ramcke . 369
Fracht.

Die beiden Brüder — M'Clousky 438
Schiffspapiere.

Dick c. *Eustace* u. *Holland* 260
Connoissement.

Dickson (*Blakey* c.) . 363
Fracht.

Die beiden Susannen . 572
Schadensersatz.

Die Börse, alias die gute Erwartung 725
Licenz.

Die Börse vonKönigsberg 425
Licenz.

Die Engl. Ostindis. Compagnie (*die Rheder des Schiffes Winchelsea* c.) . . 345
Auslegung von Certepartien.

Die Engl. Ostindis. Compagnie (*Hotham* c.) . . 371
Fracht.

Die Engl. Ostindis. Compagnie (*Hottmann* c.) . . 343
Auslegung v. Certepartien.

Die Engl. Ostindis. Compagnie (*Lady James* c.) . 364
Volle u. bequeme Ladung.

Die Engl. Ostindis. Compagnie (*Tod* c.) 344
Auslegung v. Certepartien.

Die Frau Anna . . 283
Sicherheit für Havarie.

Die Frau Ilsabe — *Pieper* 696
Blockade.

Die Frau Margaretha — *Crigsmann* 613
Erlaubter Verkauf in transitu.

Die gute Erwartung — *Yay* 695
Blockade.

Die gute Gesellschaft — *Kolzenberg* 653
Cordilla - Hanf.

Die Hoffnung — *Schmidt* 683
Blockade.

Die Rheder des Schiffes Winchelsea c. *die Engl. Ostindische Compagnie* . 345
Auslegung v. Certepartien.

Dimissy (*Cordix* c.) . 300
Certepartie - Auslegung.

Dispatch — *Addison* 136
Widerstand.

Ditchell (*Rinquist* c.) 231
Avertissement der Frachtfahrer.

Donaldson c. *Forster* . 301
Certepartie - Auslegung.

Donna Mariane . . 678
Blockade.

Doo c. *Chippenden* . . 62
Mitrheder.

Dorothy Forster — *Sowden* 826
Recaptur.

Drammond — *Langdon* 711
Blockade.

Drie Gebroeders — *van Dyk* 619
Handel im feindl. Lande.

Duncker c. *Sontag* . . 398
Fautfracht.

E.

Ebeneser — *Christensen* 637
Continuität der Reise.

Edel Catharina — *Claussen* 729
Licenz.

Eden (Paul c.) . . . 208
Prisengelder-Antheil.

Eduard — *Bartlett* . 651
Wein, Contrebande.

Edward & Mary — *Tilly* 828
Recaptur.

Eendragt 561
Kniephäuser Papiere.

Eendragt 653
Käse, Contrebande.

Eendragt — *Bonker* . 654
Bauholz.

Eenrom — *Fronier* . 557
Fernerer Beweis.

Ehlers c. *Dede* . . 237
Connoissements-Vorzug.

Elegance 755
Masten.

Eleonora — *Kreagh* . 838
Recaptur.

Eleonora Wilhelmina — *Zimmermann* . . . 649
Contrebande.

Elisabeth 551
Liberale Aeuſserung bei Seenoth.

Elisabeth — *Novell* . 709
Blockade.

Elisabeth — *Steeg* . 708
Blockade.

Eliza Ann 589
See-Territorium.

Eliza & Katy . . . 562
Entglaubwürdigung der Reclamanten.

Ellis c. *Hunt* . . . 255
Connoissement.

Ellis c. *Turner* . . 230
Verantwortlichkeit.

El Navarro . . . 810
Recaptur.

Elsabe — *Maas* . . 577
Widerstand.

Elstorp (Timm c.) . 57
Auseinandersetzung der Rheder.

Emanuel — *Eisenberg* 368
Fracht.

Emanuel — *Sederström* 368
Fracht.

Emma — *Malgreen* . 726
Licenz.

Enighed — *Steffensen* 439
Vernichtung v. Papieren.

Enterprize — *St. Barbe* 572
Schadensersatz.

Entreprize — *St. Barbe* 789
Recaptur.

Espérance — *Reynier* 776
Civilbergung.

Essaussier c. *Arnaud* . 474
Schadensersatz.

Essex — *Orme* . . 642
Continuität der Reise.

Etrusco 625
National-Character.

Europa — *Sandberg* . 728
Licenz.

Europa — *Schmidt* . 723
Licenz.

Eustace u. *Holland* (*Dick* c.) 260
Connoissement.

Evert — *Everts* . . 651
Hanf.

Exchange — *Ledett* . 711
Blockade.

Exeter 828
Recaptur.

Exeter 204
Matrosenentlassung.

F.

Falcon — *Atkins* . . 603
Condemnation feindlicher Consuln.

Fama — *Buttler* . . 628
National-Charakter.

Fanny — *Ingraham* . 664
Schiffsverkauf an d. Feind.

Fanny & Elvira . . . 813
Recaptur.

Fearon (*Busk* c.) . . 504
Havarie.

Fearon c. *Bowers* . . 262
Connoissement.

Felton (*Ward* c.) . 366
Fracht.

Fesquet (*Bonneau* c.) . 59
Mitrheder.

Fisher (*Buller* c.) . 479
Uebersegelung.

Flora — *Baptista* . 605
Privilegium der Portugiesischen Flagge.

Flora — *Klein* . . 427
Licenz.

Forster (*Donaldson* c.) 301
Certepartie-Auslegung.

Fortuna 440
Vernichtung v. Papieren.

Fortuna 592
Handel mit dem Feinde.

Fortuna — *Brasch* . 729
Licenz.

Fortuna — *Gerrits* . . 826
Recaptur.

Fortuna — *Petersen* . 337
Liegetage.

Fortuna — *Verisimo* 676
Blockade.

Fowles c. *Taggart* . 251
Connoissement.

Fox 712
Zurücknahme der Französischen Decrete.

François — *Couchard* 820
Recaptur.

Franklin 743
Widerstand.

Franklin — *Dunn* . 602
Handel mit dem Feinde.

Franklin — *Goodrich* 779
Civilbergung.

Franklin — *Goodrich* 811
Recaptur.

Franklin — *Segerbrath* 651
Contrebande.

Frau Magdalena — *Hansen* 727
Licenz.

Frau Margaretha — *Bruer* 654
Käse nach Quimper.

Freden — *Friedrichs* . 785
Recaptur.

Freundschaft — *Brower* 272
Connoissement.

Freundschaft — *Friedrichsen* 413
Connoissement.

Friede 413
Connoissement.

Friedrich Moltke . . 700
Blockade.

Friends — *Creighton* . 739
Fracht.

Friendship — *Jansen* 651
Pöckelfleisch, Contrebande.

Friendship — *Kalland* 667
Feindliche Passagiere.

Furtado c. *Rodgers* . 407
Brittische Captur in Assecuranz-Hinsicht.

G.

Gage — *Mitchel* . . 776
Civilbergung.

General Hamilton — *Flinn* 794
Blockade.

Genua, Capitulation . 715

Georg — *Ropers* . . 634
Beschäftigung im feindl. Handel.

Gerckens c. *de Jager* . 7
Bielfertigkeit.

Gibbon (*Menetone* c.) 505
Havarie.

Gilpin (*Horne* c.) . . 61
Mitrheder.

Giomette und *Beu* . 473
Schadensersatz bei Uebersegelung.

Glierktigkeit 437
Schiffspapiere.

Goede Vreede . . . 648
Contrebande.

Göttig & Nissen c. *Schwartz* 245
Connoissements-Vorzug.
Golden Grove . . . 143
Convoyirung.
Goſs c. *Withers* . . 842
Recaptur.
Grace — *Cook* . . 516
Schiffsverkauf.
Graf Bernstorff – *Belmer* 557
Fernerer Beweis bei feindlichem Eigenthum.
Gratitudine — *Mazzoln* 505
Ladungsverpfändung.
Graves c. *Sawcer* . . 61
Mitrheder.
Grey (*Lutwidge* c.) . 376
Fracht.

H.

Haabet — *Giertsen* . 434
Schiffspapiere.
Haabet — *Vette* . . 656
Vorkauf.
Haille c. *Smith* . . 259
Connoissement.
Hall (*Dale* c.) . . 310
Schaden durch Mäuse.
Hamilton c. *Mendes* . 843
Recaptur.
Hamilton — *Rodman* 362
Fracht.
Hamilton (*Wood* c.) 498
Schiffsschulden.
Handmaid 839
Recaptur.
Happy-Couple — *Story* 630
National-Charakter.
Harmony — *Bool* . 619
National-Charakter.
Harper 585
See-Territorium.
Hartfort c. *Jones* . 781
Civilbergung.
Heath c. *Hubbard* . . 83
Schiffsregister.
Hebe — *Hartkop* . . 399
Fautfracht.
Hector 728
Licenz.
Hendrick & Maria . . 33
Schiffsvindication.
Hendrick & Maria . 586
Schadensersatz.
Henricus 689
Blockade.
Henrietta — *Jürgensen* 726
Licenz.
Henry 831
Recaptur.
Hermann & Tusnelda 247
Connoissements-Vorzug.
Hersteller — *de Koe* . 34
AnnullirteCondemnation.
Hersteller — *de Koe* . 612
Feindlich abgeladen.

Het Huys Brandenburg 619
Consulat-Charakter.

Heyward (Slubey c.) . 255
Connoissement.

Hibbert c. *Carter* . . 257
Connoissement.

Hibbert (Rolleston c.) . 82
Schiffsverkauf nach der Paſsausfertigung.

Hicks (Oshey c.) . . 334
Certepartie.

Hinchinbrook . . . 825
Recaptur.

Hoffnung — Behrens 426
Licenz.

Hoffnung — Herdrath 733
Havarie grosse vor der Captur.

Hoffnung — Rusk . 734
Löschung.

Holst c. *Pownal* . . 253
Connoissement.

Holt (Robert c.) . . 366
Fracht.

Hoop — Cornelis . . 596
Handel mit dem Feinde.

Hope 731
Licenz.

Hope — Horncastle . 780
Civilbergung.

Hope — Jones . . 670
Depeschen.

Hopper — Halberg . 727
Licenz.

Horne c. *Gilpin* . . 62
Mitrheder.

Hotham c. *die Engl. Ostind. Compagnie* . . . 371

Hottmann c. *die Engl. Ostindische Compagnie* . 343

Hubbard (Heath c.) . 83
Schiffsregister.

Hubbard (Tutain c.) 396
Fracht.

Hulda — Mills . . 573
Schadensersatz.

Hunt (Ellis c.) . . 255
Connoissement.

Huntreſs — Stinzon . 839
Recaptur.

I.

Jacob — Baar . . 740
Bodmerei.

Jalliard c. *de Coudray* 473
Schadensersatz.

James — Beard . . 427
Licenz.

James c. *Jones* . . 292
Schadensersatz.

James Cook — Jougain 710
Blockade.

Jan Claes (Bouwenz c.) 457
Schadensersatz bei Uebersegelung.

Jane 161
Schiffsverhaftung für das Connoissement.

Jan Frederick — *Bloedorne* 605
Ankauf in transitu.

Ida und *Kingma* . . 25
Schiffsverkauf.

Jeaume & Lientaud c. *Rey* 249
Connoissements-Vorzug.

Jenkings (*Cook* c.) . 384
Fracht.

Jenny — *Nosten* . . 34
Schiffsankauf beim Feinde.

Jenny — *Nosten* . . 559
Fernerer Beweis.

Jervis (*Carvy* c.) . . 492
Reparaturforderung.

Imina — *Vroom* . . 702
Blockade.

Indian Chief . . . 622
National-Charakter.

Indianer — *Helmer* . 347
Versegelung.

Indianer — *Helmer* . 571
Schadensersatz.

Inesperado 823
Recaptur.

Inglis (*Bothlingk* c.) . 251
Connoissement.

Johanna — *Abraham* 711
Von feindl. nach feindl. Häfen.

Johanna Tholen — *Osterloo* 637
Feindl. Küstenhandel.

Johannes 652
Heringe, Contrebande.

Johann Pieter — *Schwartz* 719
Licenz.

John 828
Recaptur.

John & Jane . . . 775
Civilbergung.

John & Mary . . 479
Uebersegelung.

John — *Scheer* . . 367
Fracht.

John — *Jackson* . . 498
Schiffsschulden.

Jolliffe (*Damage* c.) . 290
Quarantainegüter.

Jolly c. *Jong* . . . 365
Fracht nach Calendermonaten.

Jones (*Hartford* c.) . 781
Civilbergung.

Jones (*James* c.) . . 292
Schadensersatz.

Jonge Ahrend – *Knowles* 426
Licenz.

Jonge Clara — *Stevens* 725
Licenz.

Jonge Frederick – *Claßen* 723
Licenz.

Jonge Hermanus . . 653

Jonge Josias – Jürgensen 716
Cintra Capitulation.

Jonge Pieter — Mustard 267
Connoissement.

Jonge Thomas . . . 367
Fracht.

Jong (*Jolly* c.) . . 365
Fracht nach Calender-Monaten.

Joseph Harvey — Paddock
Civilbergung. 778

Josephine — Fish . . 270
Connoissement.

Irene 686
Blockade.

Isabella Jacobina — Södergreen 407
Fracht bei Embargo.

Juffrouw Anna — Gerson
Fernerer Beweis. 557

Juffrouw Catharina . 626
Producte feindl. Plantagen.

Juffrouw Catharina — Hansen
Licenz. 428

Juffrouw Elbrecht — Münter
Feindl. Eigenthum. 448

Juffrouw Magdalena . 653

Juffrouw Maria Schröder {689 350}
Blockade.

Juffrouw Wobetha . 650
Bauholz.

Juliana — Carstens . 644
Senegal-Handel.

Juliana — Hansen . 351
Liegegeld.

Junge Margaretha – Claußen
Käse, Contrebande. 651

Justin c. *Ballam* . . 496
Schiffsschulden.

K.

Karazan — Yeusef . 569
Schadensersatz.

Kellner c. *Lemesurier* . 407
Brittische Captur in Assecuranz-Hinsicht.

Kitty — Carter . . 822
Recaptur.

Klasina — Bol . . 425
Licenz.

Kronprinzen 371
Fracht.

Kronprinzen — Malmsburg
Musterrolle. 219

L.

L'Active — Lorial . 824
Recaptur.

Lady James c. *die Englisch-Ostindische Comp.* . 364
Volle u. bequeme Ladung.

L'aimable Agathe . . 820
Recaptur.

La Perle — Laltimer 590
See-Territorium.

La Purissima Concepcion 578
Widerstand.

La Purissima Concepcion 589
See-Territorium.

La Statira 656
Contrebande.

La Victoire — Desmoulins
Engl. Havariefall. 488

La Virginie — Coigneau 626
National-Character.

Lawson (*Boucher* c.) . . 229
Verantwortlichkeit.

Legendre (*Jeffry* c.) 143
Convoyirung.

Lemesurier (*Kellner* c.) 407
Brittische Capturen in Assecuranz-Hinsicht.

Lennoy c. *Werry* . . 337
Liegegeld.

Les trois Frères . . 624
National-Character.

Leyland & Cragg . . 254
Connoissement.

Lickbarrow c. *Mason* . 257
Connoissement.

Lisette 709
Blockade.

Little Betsy 142
Convoyirung.

Long (*Curling* c.) . . 388
Fracht.

Lord Nelson 776
Civilbergung.

Louisiana — Slyboom 102
Schiffs-Journal.

Lucke c. *Lyde* . . . 380
Fracht.

Lucretia 815
Recaptur.

Lucy 741
Schiffsankauf vom Feinde.

Lühring & Co. (*Büttner* c.)
Connoissements-Vorzug.

Lühring & Co. (*Wacke* c.) 241
Connoissements-Vorzug.

Luna — Southworth 696
Blockade.

Lutwidge c. *Grey* . 376
Fracht.

Lyde (*Lucke* c.) . . 380
Fracht.

M.

Mackrell c. *Simon & Hankey* 390
Fracht.

Maddison — Frost . 671
Depeschen.

Magnus — Sörensen 560
Fernerer Beweis.

Magnus — Sörensen 634
Handel derer, die keine Häfen haben.

Mainstrom 626
Producte feindl. Plantagen.

Manilla — Barnett . . 633
National - Character von St. Domingo.

Marebella — Gout . 303
Zwei Befrachter.

Margaretha Charlotte . 557
Fernerer Beweis.

Margaretha Dorothea — Kirchhoff 287
Liegegeld.

Marguerite 816
Recaptur.

Maria — Cordix . . 348
Schadensersatz.

Maria — Jackson . 643
Continuität.

Maria — Jörtz . . 572
Schadensersatz.

Maria — Kilström . 757
Zudringlichkeit bei Bergung.

Maria — Munsen . 707
Blockade.

Maria Schröder — Grönwold 550
Prisenrechtl. Grundsätze.

Maria — Paulsen . 577
Widerstand.

Maria Pawlowna — Hemmer
Schadenersatz. 575

Marquis de Somerueles 709
Blockade.

Marquis de Somerueles 732
Gelehrsamkeitgegenstände.

Marriott (Wilson c.) 644
Ostindischer Handel.

Mars — Murphy . 421
Bestimmung.

Marshall c. *de la Torre* 346
Liegegeld.

Martha — Martin 362
Fracht.

Mason (Lickbarrow c.) 257
Connoissement.

Mathilda 829
Recaptur.

Motteaux (Bernardi c.) 440
Vernichtung von Papieren.

Meadows (Ratchford c.) 83
Schiffsregister.

Mendes (Hamilton c.) 843
Recaptur.

Menetone c. *Gibbon* . 504
Havarie.

Mentor 788
Recaptur.

Mentor — Kempel . 565
Schadensersatz.

Mercurius — *Gerdes* {696 699
Blockade.

Mercurius — *Hansen* 640
Continuität der Reise.

Mercurius — *Jonassen* 556
Reclam.

Mercurius — *Meincke* 367
Fracht.

Mills c. *Ball* 261
Connoissement.

Minerva 602
Ankauf feindl. Schiffe.

Minerva — *Davidson* 727
Licenz.

Minerva Smith — *Craigh* 80
Schiffsverkauf nach der Paſsertheilung.

Minna — *Traube* . 640
Continuität der Reise.

Missouri — *Dunlap* 353
Liegegeld.

Molly — *Borrowdale* . 444
Beweiskraft der Papiere.

Moſs c. *Charnock* . . 82
Schiffsregister.

Moudigliani (*Baille* c.) 382
Fracht.

N.

Nancy — *Joy* . . 368
Fracht.

Nancy — *Knudsen* . 420
Bestimmung.

Najade — *Mertz* . 600
Alliirter Handel mit dem Feinde

Negotie en Zeevart . 611
Feindlich abgeladen.

Neptune 737
Fracht pro rata itineris.

Neptune — *Gibbs* . 664
Schiffsverkauf an d. Feind.

Neptunus — *Bachmann* 665
Theer.

Neptunus — *Hempel* {682 686
Blockade.

Neptunus — *Kuyp* . 698
Blockade.

Neptunus — *Lampe* {647 652
Contrebande.

Neptunus — *Moorwoldt* 557
Fernerer Beweis.

Neutralität 129
Contrebande.

Neutralität — *Deverwer* 700
Blockade.

Newmann c. *Walters* 781
Civilbergung.

Newnham (*da Costa* c.) 490
Havarie.

Nicolaus & Jan . . 567
Schadensersatz.

Nicoline — *Nielsen* . 726
Licenz.

Nissen (*Solomons* c.) . 259
Connoissement.

Nostra Signora de Begona 654
Pech.

Nostra Signora de Piedad 428
Licenz.
Nostra Signora de Rosario 604
Privilegium der Portugiesischen Flagge.
Notre Dame de Rosaire c. den Kaper *Colibry* . . 475
Schadensersatz.
Nova Unias . . . 604
Privilegium der Portugiesischen Flagge.

O.

Ocean — *Parker* . . 705
Blockade.
Odin — *Hals* . . . 114
Flaggcapitain.
Odin — *Hals* . . . 442
Beweiskraft der Papiere.
Oelbaum — *Flindt* . { 41, 450
Flagge u. Paſs entscheidend.
Omnibus — *Tenner* . 34
Schiffsankauf beim Feinde.
Orion 619
Consulatcharacter.
Oronzebo — *Brewster* 669
Feindliche Passagiere.
Oshey c. *Hicks* . . . 334
Certepartie.
Oster Risoer – *Jürgensen* 647
Contrebande.
Oyle c. *Wragham* . . 62
Mitrheder.

P.

Packet de Bilbao – *Depacheta* 286
Connoissement.
Page (*Blight* c.) . . 397
Fracht.
Palmer (*Vernon* c.) . 520
Pactum antichreticum.
Parish c. *Crawfurd* . 291
Schadensersatz.
Patterson c. *Byrne* . 392
Fracht.
Paul c. *Eden* . . . 208
Prisengelder-Antheil von einer Captur.
Pegou 100
Schiffsbewaffnung.
Pegou 619
Consulatcharacter.
Pelican — *Burke* . . 639
National-Character von St. Domingo.
Penrose c. *Wilkes* . 365
Frachtbezahlung.
Pensamento — *Felix* . 835
Recaptur.
Pensylvania – *M'Pherson* 741
Widerstand.
Phoebe 709
Blockade.
Phönix 220
Musterrolle.
Phönix — *Wildeboer* 626
Producte feindl. Plantagen.

Pitcher (Anderson c.) 143
Convoyirung.

Polly — Lasky . . 642
Continuität.

Polly 816
Recaptur.

Polozk & Concessione 477
Schadensersatz.

Pomona — Clarke . . 405
Fracht bei Embargo.

Posten — Hyll . . 686
Blockade.

Potsdam — Gerts . 694
Blockade.

Pownal (Holst c.) . 253
Connoissement.

Principe de la paix . 837
Recaptur.

Principe Regente . . 604
Privilegium der Portugiesischen Flagge.

Progreſs 740
Fracht.

Progreſs 827
Recaptur.

Pullock (Appleby c.) . 256
Connoissement.

Pursuit — Ramshaw 349
Liegegeld.

Pym (Sweet c.) . . 255
Connoissement.

Q.

Quintus — Lützmann 421
Bestimmung.

R.

Racehorse — White . 361
Fracht bei Captur.

Rampkins 477
Schadensersatz.

Randers Bye . . . 693
Blockade.

Ranger — Smit . . 655
Schiffszwieback.

Rapid — Flemming . 672
Anlaufen bei einem feindlichen Erfrischungshafen.

Ratchford c. *Meadows* 83
Schiffsregister.

Raven — Jorrings . 664
Ankauf eines feindlichen Kapers.

Rebecca — Moore . 367
Fracht.

Recovery — Well . 644
Ostindischer Handel.

Ree (Voſswinkel c.) . 238
Güter in Transitu.

Reiherstieg — Klein . 408
Ausfracht.

Rendsburg 608
Ankauf von feindlichen Compagnien.

Républicain 547
Prisenrechtl. Grundsätze.

Républicain — Simpson 218
Musterrolle.

Resolution 219
Musterrolle.

Resolution — Shapleigh 824
Recaptur.
Retbergh (Cochrane c.) 335
Liegegeld.
Rey (Jeaume & Lientaud c.) 249
Connoissements-Vorzug.
Reysiger — Jürgensen 222
Musterrolle.
Richmond — Brattel 662
Wie viel Schiffsbedürfnisse.
Ringuist c. *Ditchell* . 231
Avertissement der Frachtfahrer.
Robert c. *Holt* . . 366
Fracht.
Robinson c. *Thomson* . 63
Mitrheder.
Rodgers (Furtado c.) . 407
Brittis. Capturen in Assecuranz-Hinsicht.
Rolla — Coffin . . 703
Blockade.
Rolleston c. *Hibbert* . 82
Schiffsregister.
Romeo — Curran . 560
Fernerer Beweis.
Rosalie und Betty . 447
Feindliches Eigenthum.
Rosalie und Betty . 651
Contrebande.
Rose — Young . . 368
Fracht.
Rosenberg c. *Barsch* . 458
Schadensersatz bei Uebersegelung.

S.

Sally — Griffith . . 609
Verkauf an feindl. Regierungen.
Salmond (Shubrick c.) 317
Certepartie
Samson — Stevens . 840
Recaptur.
Sandford (Baron c.) 232
Avertissement der Frachtfahrer.
San Francisco — Da Paula 837
Recaptur.
Santa Anna — Larinago 633
National-Charakter von St. Domingo.
Santa Crux — Picoa 553
Prisenrechtl. Grundsätze.
Santa Crux — Picoa 836
Recaptur.
Santissimo Sacramento 650
Hanf.
Santo Antonio y Animas 823
Recaptur.
Sara Christina — Görgensen 647
Contrebande.
Sarah 777
Civilbergung.
Sara Maria — Marstrand 720
Licenz.
Sara — Smith . . 433
Schiffspapiere.
Sawcer (Graves c.) . 61
Mitrheder.

Schwartz (Göttig & Nissen c.) 245
Connoissements-Vorzug.
Sechs Geschwister — Jobs 47
Schiffsankauf vom Feinde.
Seierstadt — Erbe . 730
Licenz.
Severn — Bradford . 676
Blockade.
Shepherd (Smith c.) . 309
Verantwortlichkeit des Capitains.
Shubrick c. *Salmond* . 317
Certepartie.
Simon & Hankey (Mackrell c.)
Fracht. 390
Simpson 602
Handel mit dem Feinde.
Slubey c. *Heyward* . 255
Connoissement.
Smallpiece (Artoza c.) 366
Fracht.
Smith (Amies c.) . . 312
Schaden beim Schiffbruch.
Smith c. *Desilon* . . 62
Mitrheder.
Smith c. *Shepherd* . 309
Verantwortlichkeit des Capitains.
Smith (Haille c.) . . 259
Connoissement.
Snee (Buxton c.) . . 498
Schiffsschulden.
Snipe 713
Zurücknahme der Französischen Decrete.
Solomons c. *Nissen* 259
Connoissement.
Sontag (Duncker c.) . 398
Fautfracht.
Sontag 624
National-Character.
Speculation — Claussen 424
Englische Licenz.
Speculation — Eberhard 724
Licenz.
Speculation — Feröe . 564
Zeugenabhörung.
Speculation — Koht . 731
Handel nach feindlichen Häfen.
Spes 686
Blockade.
St. Andrew . . . 581
See-Territorium.
Statira 821
Recaptur.
Stert — Johansen . 705
Blockade.
St. Eustach-Fälle . 817
Recaptur.
St. Jago 835
Recaptur.
St. John 581
See-Territorium.
St. Joseph 815
Recaptur.
St. Juan Baptista . 578
Widerstand.
St. Jvan — Wacklin 723
Licenz.

Strelly c. *Winson* . . 61
Mitrheder.

Susanna 670
Depeschen.

Susanna — *Smith* . 569
Schadensersatz.

Sweet c. *Pym* . . . 255
Connoissement.

T.

Taggart (Fowles c.) . 251
Connoissement.

Temperance – *Bourrough* 783
Civilbergung.

The Anne 836
Recaptur.

The Bell — *Anderson* 339
Fracht und Liegegeld.

The Endeavour . . 836
Recaptur.

The Favourite . . 167
Steuermann Haeres necessarius.

The good Friends . . 832
Recaptur.

The good Intent . . 829
Recaptur.

The little James — *Webb* 101
Schiffsjournal.

The Martin of Norfolk 813
Recaptur.

The Planters Wench . 429
Licenz.

The rising Sun — *Wilkye* 438
Schiffspapiere.

Thomas — *Erichson* . 239
Connoissements-Vorzug.

Thomiris — *Russel* . 638
Continuität der Reise.

Thomson (Beale c.) . 193
Matrosen-Gage bei Embargo.

Thomson (Robinson c.) 63
Mitrheder.

Thomson (Webb c.) . 143
Convoyirung.

Timm c. *Elstorp* . . 57
Rheder-Auseinandersetzung.

Tod c. *die Engl. Ostindische Compagnie* . . . 344
Auslegung v. Certepartien.

Topaz 743
Widerstand.

Traglia 177
Passagiersfracht.

Trelawney 828
Recaptur.

Trelawney — *Lake* . 780
Civilbergung.

Turner (Ellis c.) . . 230
Verantwortlichkeit.

Tutain c. *Hubbard* . 396
Fracht.

Tutela — *Reinstrock* 677
Blockade.

Tvende Brodre — *Schall* 654
Dänischer Tractat mit England.

Tvende Söstre — *Nilsen* 673
Anlaufen bei einem feindlichen Erfrischungshafen.
Tvende Venner – *Munck* 615
Unerlaubter Verkauf in Transitu.
Twee Gebroeders — *Nordholt*
Blockade. 705
Twee Juffrouwen — *Etjes*
Pech und Theer. 652
Twillingsriget — *Matz* 369
Fracht.
Two Friends — *Angel* 625
National-Charakter.

U.

Union 445
Beweiskraft der Papiere.

V.

Vallejo c. *Wheeler* . 293
Schadensersatz - Gegenstände.
Veedon c. *Wilmot* . 144
Convoyirung.
Veuskab — *Dahl* . . 114
Capitain.
Vernon c. *Palmer* . . 520
Pactum antichreticum.
Vesta — *Baetjer* . . 65
Rhederverantwortlichkeit.
Victorina 834
Recaptur.
Victorin c. *Cleeve* . 143
Convoyirung.
Vigilantia — *Gerritz* 441
Beweiskraft der Papiere.
Villacroze 475
Schadensersatz.
Voſswinckel c. *Ree* . 238
Güter in Transitu.
Vreede — *Ohlsen* . 559
Fernerer Beweis.
Vreede — *Scholtys* . { 41, 449 }
Flagge u. Paſs entscheidend.
Vriendschap — *Goverts* 426
Licenz.
Vrouw Anna Catharina 587
See-Territorium.
Vrouw Anna Catharina — *Mahts* 733
Fracht.
Vrouw Cornelia Dyckstra 726
Licenz.
Vrouw Hermina – *Jonker* 557
Fernerer Beweis.
Vrouw Johanna . . 772
Schadensersatz.
Vrouw Johanna – *Ohken* 680
Blockade.
Vrouw Margaretha — *Jacob*
Civilbergلohn. 772

W.

Wachsamkeit — *Haas* 285
Keine Waare ohne Connoissement.
Wacke c. *Lühring & Co.* 241
Connoissements-Vorzug.

Walker — *Clarke* . 832
Recaptur.
Walters (*Newman* c.) 781
Civilbergung.
Ward c. *Felton* . . 366
Fracht.
Waronskau – *Biedumpel* 837
Recaptur.
Washington – *Williamson* 574
Schadensersatz.
Watkinson c. *Bernardiston* 496
Schiffsschulden.
Webb c. *Thomson* . 143
Convoyirung.
Welvaart — *Cornelis* 37
Schiffsankauf beim Feinde.
Welvaart van Pillaw — *Böttcher* 689
Blockade.
Werry (*Lennoy* c.) . 335
Liegegeld.
Westerdale c. *Dale* . 82
Schiffsregister.
Wheeler (*Vallejo* c.) . 293
Schadensersatzgegenstände.
Wight — *Food* . . 826
Recaptur.
Wilhelmina — *Carlson* 368
Fracht.
Wilhelmina — *Otto* . 367
Fracht.
Wilhelmina — *Otto* . 643
Feindl. Colonialhandel.
Wilhelmsburg . . . 549
Prisenrechtl. Grundsätze.
Wilhelmsburg – *Lorenzen* 149
Translationsfehler.
Wilkes (*Penrose* c.) . 365
Frachtzahlung.
William — *Hastie* . 575
Schadensersatz.
Wilson c. *Marriott* . 644
Ostindischer Handel.
Winchelsea (*Die Rheder des Schiffes*) c. *die Englisch-Ostindis. Compagnie* 345
Auslegung v. Certepartien.
Winson (*Strelly* c.) . 61
Mitrheder.
Withers (*Goſs* c.) . 842
Recaptur.
Wolfarth — *Harting* 721
Licenz.
Wood c. *Hamilton* . 498
Schiffsschulden.
Wragham (*Oyle* c.) . 62
Mitrheder.

Z.

Zelder Rust – *Rozenau* 654
Käse nach Corunna.
Zephir 605
Privilegium der Portugiesischen Flagge.

Sachregister.

A.

Abandonnement von Schiffen, . . . Pag. 65
— — — — — bei Recapturen, . 204
Abandonnement von Waaren. Recht dazu, . 375
Abdankung von Matrosen, ... 204
Absegeln von einer Rhede, ... 474
Abwesenheit ohne Erlaubniſs, ... 197
Acte de Francisation, ... 80
Affidavit der Captoren, ... 434
Algierischer Paſs, ... 98
Alliirter Handel mit Feinden, ... 600
Altonaer Häuercontract, ... 181
—— Verordnung in Schifffahrtssachen, . 211
Altona und Hamburg, jetzt für einen Hafen in
England genommen, ... 641
vormals in Frankreich nicht, ... 98
Amerikanische Processe über die Existenz des Mayländer Decretes, ... 712
Amiener Friede. Auslegung, ... 629
Ankauf von Schiffen der Kriegführenden, . 33 u. 741
Anlaufen im Erfrischungshafen, wann gefährlich, 673
Anlaufen unter Licenz, gefährlich, . . . 727
wann günstig interpretirt, ... 735
Annotirung des Protestes, ... 234
Ansegeln. Art von Beschädigung, . . . 455
Aufbringung. Was zu thun? 146
Aufenthalts-Certificat, ... 98
Aussage der Mannschaft, ... 441
Avertissement über Stückgüter-Reisen, . . 231

B.

Ballast-Schiff, ... Pag. 721
Befrachtung à la quillette, ... 277
à forfait, ... 278
en rouge, ... 363
au Quintal, au Tonneau, ... 359
Befugniſs des Schiffers in Havariefällen, . . 499
Begegnung von Schiffen in Häfen, . . . 473
Berglohn, von welcher Fracht? . . . 740
Bergung, Civil- —, Militair- —, . . . 745
Bergungsverfahren, ... 796
Beschädigung, ... 463
Beschäftigung im feindlichen Handel, . . 634
Beweis der eingenommenen Quantität, . . 303
Beweis, — fernerer, — nach Englischen Principien, 556
nach Dänischen, ... 432
Bielbrief, ... 15
wegen Bodmerei, ... 13
über Wracke, ... 18
Blockaderecht, ... 677
Ende der Strafe darauf, ... 678
Wissenschaft von der Blockade, . . . 679
Zeit der Zurechnung der Wissenschaft, . 680
Ende der Zurechbarkeit, ... 682
Ende der Blockade durch feindliche Vertreibung, ... 683
Erkundigung auf der blockirten Höhe, . 684
Confiscabilität von Anfang bis zum Ende der Reise, ... 687
Ausnahme, ... 692
Unrichtige Auskunft von einem Officier über das Gesetz der Blockade, schützt nicht, 688
Intention, die Blockade zu brechen, . . 691
Schiffskauf in einem blockirten Hafen, . 694

Näherung eines blockirten Hafens, . . Pag. 695
Schelde bei der Blockade Hollands, . . 696
Versegelung aus einem blockirten Hafen, 697 - 700
Verschiffung daraus, ... 698
Ladungs-Interessenten in Hinsicht des Bruches
einer Blockade, ... 699
Entschuldigung bei Blockaden, . . 701. 10. 11
Veränderung der Reise bei Blockaden, . 702
Relaxation der Blockade, ... 703
Lichter-Schiffahrt bei Blockaden, . . 707
Bodmereibriefe in Hinsicht neuer Schiffe, . . 12
zur Wiederherstellung, ... 499
Was dabei zu beobachten, ... 500
beim Neutralisiren, ... 503
Bodmerei, von welcher Fracht, ... 740
Bootsmann, ... 167
Boyen, ... 467
Bürgerbrief, ... 224
Bynkershoeck Gutachten über Wiedernahme, 844

C.

Capitain, ... 108
sein Zeugnifs, ... 109
seine Nationalität, ... 110
sein Bürgerrecht, ... 111
sein Domicil, ... 112
Pflichten beim Schiffsantritt, . . . 117
bei Ausrüstung, ... 118
beim Laden, ... 121
beim Auslaufen, ... 134
während der Reise, ... 135
keinen Widerstand zu leisten, . 136 u. 743
nicht zu deviiren, ... 137
bei der Nachricht vom Kriege, . . 138

in Hinsicht von Blockaden, . . Pag. 138
unter legaler Convoy, ... 141
bei Aufbringungen, ... 146
bei Strandungen, ... 150
Hat er für einen Prisenmeister zu steuern? 741
als neutral nicht unter Convoy eines
Kriegführenden zu gehen, . . . 141
bei der Ankunft, ... 150
Wenn er Berberesken am Bord gehabt, 151
Hafenordnung zu beachten, ... 152
Rechnung abzulegen, ... 157
sich entschlagen zu lassen, ... 160
Capitulation, Auslegung, ... 714
Caplaken, ... 116
Accessorium der Fracht, ... 405
Captur, ... 531
Certepartie, ... 295. 316. 319
Clauseln derselben, ... 300
Certificat, generelles, über die Ladung, . . 416
über Waaren der Ladung, ... 414
über das Schiffseigenthum, ... 88
of Freedom, ... 89
über Bewaffnung, ... 100
über Seetüchtigkeit, ... 105
Choses gayves, ... 752
Cintra, — Convention, ... 717
Circa, Deutung des Wortes, ... 331
Clauseln von Connoissementen, . . . 205 u. 276
Colonialreisen, wenn nach dem Feinde? . . . 641
Hamburg und Altona in Hinsicht derselben, 641
Condemnationsacte, ... 37
Congé, ... 89
Connoissement, ... 233
Consuln, ... 619

Continuität, — Ununterbrochenheit der Reise, Pag. 637. 639
durch Anlaufen in England gebrochen, . . 644
bei ausgehender Colonialreise, . . . 643
Contract zwischen Rheder und Schiffer, . . 115
Contrebande, ... 645
des Heimathslandes, ... 648
Eisen, ... 646
Hanf, ... 650
Wein, Käse, Pöckelfleisch, Lachs, Heringe, Reis, } nach Kriegsschiffshäfen bestimmt, . . 651. 652
Entscheidung der contrebanden Natur durch Kunstverständige, ... 655
Cordilla - Hanf frei, ... 653
Torst frei, ... 653
Pech nach Kauffahrteischiffs - Häfen frei, . 654
Kupferplatten für Schiffe unfrei, . . . 660
Auslegung des Russischen 661
des Schwedischen Tractates über Contrebande, . . . 665
feindliche Passagiere, ... 667
— — Officiere, ... 669
— — Depeschen, ... 670
Sklaven, wann Contrebande, . . . 674
wann nicht, ... 676
Französische Grundsätze über Contrebande, 656
contrebander Schiffsbedarf, . . . 662

D.

Deodand, ... 748
Depeschen, wann schädlich, wann nicht, . . 671

Derelict, ... Pag. 774
D'espaves, ... 752
Deviation, feindliche Kreuzer zu meiden, . . 788
— — in Seenoth beizustehen, . . . 793
Dispachiren, ... 520
Doppelte Papiere, ... 446
Droit de suite, Französisches, ... 262
— — — Spanisches, ... 264
Droit de Vareck, ... 752

E.

Einlaufen vor Ende der Reise, wie ausgelegt in
Hinsicht der Fracht, ... 737
Ansicht der Englischen Admiralität, . . 739
Eintheilung der Reisen, ... 298
Embargo der Schiffe, ... 529
in Hinsicht der Gage, ... 193
in Hinsicht der Fracht, ... 406
Engagement der Seeleute, ... 180
Entlassung der Seeleute, ... 203
Evictionsleistung, ... 26. 29. 35

F.

Factur, ... 417
Fahrt von einem feindlichen Hafen nach einem
anderen desselben Landes, ... 636
Fautfracht, ... 397
Feindliche Documentirung, ... 448
Fernerer Beweis (further Proof), . . . 556
wann nicht Statt findend, ... 557
Feuer auf einem Schiffe, ... 491
Flagge und Paſs entscheidend, ... 450
Flotsom, ... 774
Fluſs, ... 583

Forderung für Reparaturen in England, . Pag. 495
Fracht, ... 359
bei Aufbringung, ... 361
nach erfolgter Löschung, ... 362
für lebendiges Gut, ... 363
en rouge, ... 363
Fälligkeit derselben, ... 366
vom Captor, ... 366
nicht von Contrebanden, ... 367
wird nicht an Captoren bezahlt, . . 368. 733
Ausnahmen, ... 369
Regulirung, ... 369
für verdorbene Waaren in England, . . 372
im Allgemeinen, ... 374
für flüssige Waaren, ... 375
bei Strandungen, ... 376. 387
bei Recapturen, ... 379
Aeusserung von Lord Mansfield, . . 380
vor Antretung der Reise nicht zu fordern, . 388
monatliche, ... 390
Aufhebung, ... 395
nicht durch Embargo, ... 405
Havarie ordinaire, Accessorium der Fracht, . 405
nach angetretener Reise, ... 408
nach Handels-Usance zu reguliren, . . 409
privilegirte Forderung, ... 410
Frachtfahrer, ... 229
Verbindlichkeit der Rheder derselben, . . 229
Freibriefe, Preussische, ... 95
Frei Schiff, frei Gut, ... 546
Englische Auslegung, ... 604
Friedens-Contrebande, ... 754
Führung, (Pacotille,) 190

G.

Gebühren, ... Pag. 106
Gelehrsamkeits-Gegenstände, ... 733
Gerücht vom Kriege, zu vergewissern, . . 736
Geschichte des Strandrechtes, ... 747
Gesundheitspässe, ... 225
Güter in Transitu, ... 255

H.

Häuercontract, ... 181 - 188
Handel mit dem Feinde, ... 591
Englische Grundsätze darüber, . . . 599
Englischer Antheil im neutralen Handel, wann condemnable, ... 602
Hansestädte, ihre Freiheit mit dem Feinde zu handeln, ... 601. 602
mit Deutschen Contrebanden, ... 651
Havarie ordinaire, ... 482
— — particulière, ... 482
Fälle derselben, ... 490
— — grosse, ... 482
nicht zu vergüten an Captoren, . . . 733
Theile der Havarie grosse, . . . 483

I.

Jetsom, ... 774
Importation, ... 642
Incompetente Gerichte, ... 573
Indossement des Connoissements, ... 259
Interpretationen von Prisengerichten, . . . 547
Inventarium, ... 23
über Geräthschaften, ... 103
— Schiffspapiere, ... 104

Journal des Schiffes, ... Pag. 102
Jurisdiction in Flüssen, ... 585
im Missisippi, ... 586
in Meerengen, ... 590
Portalis Interpretation, ... 599
Jus postliminii, ... 627
der Bewohner eines cedirten aber nicht tradirten Landes, ... 628

K.

Kaper. Gründe für sie, ... 533
— — — gegen sie, . . . 535
Kaufbriefe über Schiffe, ... 23
öffentliche, — privative, ... 29
Kauf von feindlichen Compagnien, . . . 608
— von feindlichen Regierungen, . . . 616
Kingschambers, ... 581
Kriegsausbruch in See erfahren, . . . 315
Kriegsschiffe
nicht vom Feinde zu kaufen, . . . 603
nicht an Feinde zu verkaufen, . . . 664

L.

Ladung, Pfand für die Certepartie, . . . 332
Ausnahme, ... 332
Ladungsverkauf vom Capitain, ... 505
Lagan, ... 774
Landbeköstigung, ... 116
Leuchten auf Schiffen, ... 477
Licenz, ... 423
wie zu suchen, ... 424
wie zu geleben, ... 425
der Ausländer beim Ausbruche eines Krieges, 429

Licenz,
wann abgelaufen, ... Pag. 719
Eine Menge Englischer Entscheidungen, 719 - 731
Lichter, Blockade brechend, wann? . . . 707
Lichtungsfälle, ... 793
Liegegeld, ... 352 - 357
Liegetage, . . } Werktage, . } laufende Tage, } 334
Processe über Liegetage, . . . 335 - 357
Liste der Correspondenten, ... 104
Löschung, ... 290
Löschungshafen bei Blockaden, ... 711
Lootsen, ... 170
Lootsgeld, ordinaires, — extraordinaires, — . 172

M.

Mählbrief, gewöhnlicher, ... 3
Inhalt desselben. 4 - 10
ungewöhnlicher, ... 11
Manifest, ... 417
Medicinkasten, ... 169
Meſsbrief, ... 70
Mitrheder, ... 52
Gesetze in Hinsicht derselben, . . . 55
Monats-Gage des Capitains, ... 117
Musterrolle, ... 216

N.

Namensveränderungs-Document, . . . 72
National-Character, ... 620
durch Wohnhaftigkeit, ... 622
durch Besitz des Bodens, ... 626
durch Geburt, ... 627

National-Character von St. Domingo, . Pag. 631
Neutralisiren der Kriegführenden, . . . 48
Mittel dagegen, ... 49
Englische Grundsätze, ... 448

O.

Officiere des Schiffes, ... 163
Ostindische Compagnie, Clauseln ihrer Certe-
partien, ... 342
Ostindische Reisen von Neutralen, . . . 644

P.

Pacotille, ... 277
Pactum antichreticum über Schiffe, . . . 518
Papiere, die am Borde seyn müssen, . . . 438
relativ wichtig, ... 441
bei Aufbringung alle zu überliefern, . . 433
Zerstörung von Papieren, ... 439
Passagiere, ... 174
ihr Bergelohn, ... 781
Paſs des Schiffes, ... 89
der Passagiere, ... 225
Pieces de Bord, ... 431
Pleas & Proofs, ... 560
Prisenrichter, ... 537
Prisengerichte, ... 545
Privatpacotille, ... 557
Probierstein der Glaubwürdigkeit der Papiere, . 443
Protection Amerikanischer Seeleute, . . . 225
Protest, ... 519
Publicität der Prisen-Entscheidungen, . . . 539

Q.

Quarantaine, ... 151
Quantum meruit, ... 797

R.

Ramp, ... Pag. 455
Ranzion, ... 209 u. 809
Rechtsbeistand in Seesachen, ... 539
Recepisse, ... 166
Reciprocität bei Certepartien, ... 316
Reconstructionsbrief, ... 70
Regel über die Unanwendbarkeit von Gesetzen, die in Praxis nicht erzwungen wurden, . . 551
Register, ... 74
Rescindirungen, ... 449
Respondentia, ... 501 - 4
Restitutionsacten, ... 72
Retorsion, ... 554
Retroactive Wirkungen von Condemnationsacten, 604
Rhederbrief, ... 53

S.

Schadensersatz, ... 471 - 565
Scheinübertragung, ... 38
Scheitern, ... 594
Schiffe in Hinsicht von Schiffspapieren, . . 2
Verkäuflichkeit, ... 20
einem Immobili gleich, ... 28
Schifferalten, ... 758
Schiffsbedarf contrebander Artikel, . . . 662
Schiffsbuch, ... 104
Schiffschirurg, ... 168
Schiffskauf vom Feinde, neuestes Englisches Gesetz darüber, ... 741
Schiffsparten, ... 52
Schiff und Ladung geschieden, Fracht fällig, . 734
Schulden über den Schiffswerth, ... 492
Schuld, Erlöschung derselben, ... 423

Seegebiet, Arten desselben, ... Pag. 580
Seenoth auf offenem Meere, ... 784
See-Wechsel, ... 501
Seewrack, ... 773
Seewurf, ... 482
Simulation, ... 445
Sklaven, ... 201
Solidarische Verbindlichkeit der Captoren, . . . 570
Staatsbefugniſs in Prisensachen, ... 555
Staatsschiffe, keinen Berglohn, ... 784
Stammpapiere eines Schiffes, ... 69
Steuermann, ... 164
St. Eustachius-Fälle, ... 818
Stranden, ... 794
Strandrecht, ... 746
Stückgüterreisen, ... 229
Sublocation von Schiffen, ... 330
Supercargo, ... 173

T.

Täucher-Compagnie, ... 759
Testament, ... 178
Todesfälle am Borde, ... 177
Tradition, ... 27
Transitus. Verkauf in Transitu, unerlaubt bei
einem bevorstehenden Kriege, ... 605
im Kriege 611
erlaubte Ausnahme, ... 613
Intention der Veränderung, ... 616
Transportdienst beim Feinde, ... 574

U.

Uebereinkunft für Bergungsfälle, ... 804
Ueberliegetage, ... 349

Uebersegelung, ... 454
Bestimmung des Ersatzes, ... 457
Unterschied zwischen Mieth- und Fracht-Contract, 289

V.

Verantwortlichkeit bei Aufbringungen, . . . 565
Dauer derselben, ... 569
Verantwortlichkeit des Capitains gegen die Ablader, ... 308
Verbindlichkeit der Verfrachter gegen die Befrachter, ... 305
Verborgene Papiere, ... 562
Verfahren in Gagesachen, ... 211
Verkauf des Schiffes vom Capitain, . . . 515
Versegelungsgeld, ... 347
Vertauung, policeiwidrige, ... 475
Vindication von fremden Schiffen in England, . 812
Visitation, ... 743
Vorkaufsrecht, ... 656
mit 10 pCt. auf den Facturenbelauf, . . . 658
keine eigene Assecuranzprämie vergütet, . . 658
Vorkehrung bei einem Kriegsausbruch, . . . 44
während eines Krieges, ... 45

W.

Watten bei Blockaden, ... 706
Wiedernahme, nach Hrn. v. Martens Theorie, . 814
nach Französischen Principien, ... 819
nach Englischen, ... 823
Englische gerichtliche Entscheidungen, 824 - 41
Widerstand gegen Seeräuber und Rebellen, . 312
zu entschuldigender, ... 578
gegen legale Kreuzer, ... 136
Folgen für die Ladung, ... 743

Z.

Zollklarirungsscheine, ... 101
Zurücknahme, freiwillige, von dem Captor, . 575
Zusammenrhederei, ... 51
Zusammenstoſsen der Schiffe, ... 455
was nach Russischen Gesetzen dabei zu untersuchen, ... 460
Zwei verschiedene Befrachter, ... 303

Altona,
gedruckt in der Hammerich- und Heinekingschen Buchdruckerei.

Frei

BSB Bayerische StaatsBibliothek
MDZ Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Jacobsen, Friedrich Johann,

Seerecht des Friedens und des Krieges in Bezug auf die Kauffahrteischifffahrt

Altona 1815

J.publ.e. 179 b
urn:nbn:de:bvb:12-bsb10556555-6